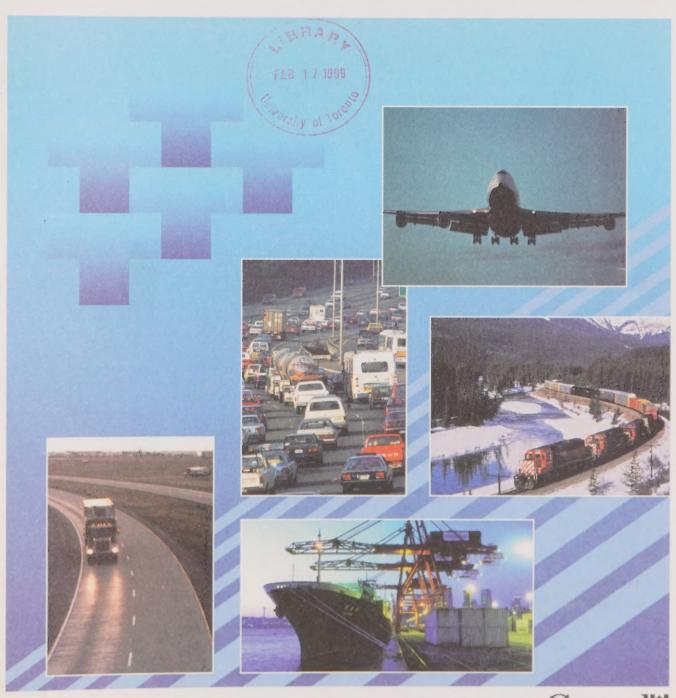


Trucking in Canada

1997

Le camionnage au Canada

1997





Statistics Canada Statistique Canada Canadä^{*}

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winninea	(204) 983-4020		,

You can also visit our World Wide Web site: http://www.statcan.ca

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications	
device for the hearing	
impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and	
United States)	1 800 267-6677

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 53-222-XPB, is published annually as a standard paper product. The price for delivery in Canada is \$52.00, and outside Canada for US \$52.00. Please order by mail, at Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6; by phone, at (613) 951-7277 or 1 800 770-1033; by fax, at (613) 951-1584 or 1 800 889-9734; or by Internet, at order@statcan.ca. For changes of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada products may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

This product is also available on the Internet as Catalogue no. 52-222-XIB for CDN \$39.00 per issue. Users can obtain single issues or subscribe at http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub.cqi.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax Montréal	(902) 426-5331 (514) 283-5725	Regina Edmonton	(306) 780-5405 (403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web : http://www.statcan.ca

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de	
télécommunications pour les	
malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement	
(Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix ne comprennent pas les taxes de vente

Le produit nº 53-222-XPB au catalogue paraît annuellement en version imprimée standard. Au Canada, un numéro coûte 52 \$. À l'extérieur du Canada, un numéro coûte 52 \$US. Veuillez commander par la poste, en écrivant à Statistique Canada, Division de la diffusion, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6; par téléphone, en composant le (613) 951-7277 ou le 1 800 770-1033; par télécopieur, en composant le (613) 951-1584 ou le 1 800 889-9734; ou par Internet, en vous rendant à order@statcan.ca. Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresses. On peut aussi se procurer les produits de Statistique Canada auprès des agents autorisés, dans les librairies et dans les bureaux régionaux de Statistique Canada.

On peut aussi se procurer ce produit sur Internet nº 53-222-XIB au catalogue. Un numéro coûte 39 \$CAN. Pour obtenir un numéro de ce produit ou s'y abonner, les utilisateurs sont priés de se rendre à http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub_f.cgi.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada

Transportation Division Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1997

Statistique Canada

Division des transports Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1997

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1999

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

February 1999

Catalogue no. 53-222-XPB ISSN 0829-8947

Catalogue no. 53-222-XIB ISSN 1481-0719

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1999

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Février 1999

N° 53-222-XPB au catalogue ISSN 0829-8947

N° 53-222-XIB au catalogue ISSN 1481-0719

Périodicité : annuel

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

Signes conventionnels

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- ., figures not available
- ... figures not appropriate or not applicable
- nil or zero
- -- amount too small to be expressed
- p preliminary figures
- r revised figures
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- ... nombres indisponibles
- ... n'avant pas lieu de figurer
- néant ou zéro
- -- nombres infimes
- p nombres provisoires
- r nombres rectifiés
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **Tricia Trépanier**, Director; **Jim Cain**, Chief, Trucking Section; **Yves Gauthier** and **Gilles Paré**, Unit Heads; and the special contribution of **Wendy Christoff**.

The principal authors of this publication were Nanci Comtois and John Nicoletta.

Technical assistance was provided by: Johanne Caron-Dorion; Shannon Foley; Joe Foti; Michel Leduc; Larry Plager and Suzanne St-Amour.

Other significant contributions to the collection, preparation of the data were made by the following people:

REMERCIEMENTS

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **Tricia Trépanier**, directrice; **Jim Cain**, chef de la section du camionnage; **Yves Gauthier** et **Gilles Paré**, chefs d'unités; et la participation spéciale de **Wendy Christoff**.

Les auteurs principaux de cette publication sont Nanci Comtois et John Nicoletta.

Johanne Caron-Dorion; Shannon Foley; Joe Foti; Michel Leduc; Larry Plager et Suzanne St-Amour ont prêté leur assistance technique.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et à la préparation des données:

Transportation Division - Division des transports

Elaine Heney Ros Nathalie Larocque Sur Peggy Moffat Nic

Rose Ryan Dorothée Woodward Surendar Singh Nicole Truax

Transportation Division, Systems & Data Integration Section – Division des transports, Section des systèmes et de l'intégration des données

Gilles Boivin John Devlin

Dany Girard Serge Robert Shirley Wong

Business Surveys Methods Division - division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Benoit Allard Steve Matthews Stephen Rathwell Adam Wronski

Survey Operations Division - Division des opérations des enquêtes

Richard Blakeney

Monika Ménard

Operations and Integration Division - Division des opérations et de l'intégration

Ghislaine Comeau Stéphane Dufour Gisèle Gariépy-Denis

Yves Roy

Statistics Canada Regional Offices -Bureaux régionaux de Statistique Canada

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.

Table of Contents

Trucking in Canada

F	age	F	age
Highlights	9	Faits Saillants	9
Chapter 1		Chapitre 1	
Trucking in Canada		Le camionnage au Canada	
The trucking industry in 1997 Performance of the Canadian economy in 1997 and its influence on the transportation industry The transportation industry and the role of trucking Domestic Trucking Activity Employment About this publication	11 11 13 14 15	L'industrie du camionnage en 1997 La performance de l'économie canadienne en 1997 et son influence sur l'industrie du transport L'industrie du transport et la place du camionnage Activité intérieure du camionnage Emploi Au sujet de cette publication	11 13 14 15
Chapter 2		Chapitre 2	
Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1997		Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1997	
Introduction Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1997 1.1 Outstanding financial performance in 1997 1.2 Different trends according to type of activity 1.3 Share of revenues from domestic and crossborder traffic 1.4 Increase in share of expenses for payments to owner operators 1.5 Strong performance by local carriers Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1997 2.1 Increased profitability 2.2 Changes in short-term liquidity 2.3 Marked improvement in long-term liquidity 2.4 Financial leverage up substantially 2.5 Trends for leased equipment remained unchanged	19 20 20 21 22 22 23 32 33 33 34 34	Introduction Section 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997 1.1 Une performance financière remarquable en 1997 1.2 Tendances distinctes selon le genre d'activité 1.3 La part des recettes selon le trafic intérieur et transfrontalier 1.4 Augmentation de la part des dépenses pour les paiements aux chauffeurs contractants 1.5 Une bonne performance pour les transporteurs locaux Section 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997 2.1 Augmentation de la rentabilité	
Chapter 3		Chapitre 3	
Commodity Origin and Destination Statistics, 1997		Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1997	
Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers		Transport interurbain de marchandises assuré par les compagnies de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada	
Section 1 – Total Trucking Activity	42	Section 1 – L'activité totale du camionnage	42
Section 2 – Domestic Trucking Activity – Regional Overview	43 43	Section 2 – Trafic intérieur – Aperçu régional	

Table of Contents – Continued

Trucking in Canada

	F	Page	Page
Cha	pter 3 - Concluded		Chapitre 3 – fin
Sect	tion 3 - For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States - International Trade	69 69	Section 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis 69 – Commerce international
Sect	tion 4 - Comparison of 1997 to 1996	77 78 79	Section 4 – Comparaison de 1997 par rapport à 1996
Cha	pter 4		Chapitre 4
1997	7 Private Trucking		Camionnage pour compte propre, 1997
Num Ope Emp Equ Dist	oduction nber of carriers rating expenses bloyment and salaries ipment ance travelled consumption	81 82 84 86	Introduction81Nombre de transporteurs81Dépenses d'exploitation81Emploi et rémunération82Matériel84Distance parcourue86Consommation de carburant86
Cha	pter 5		Chapitre 5
Spe	cial Study		Étude spéciale
Nort	th American Industry Classification System	93	Système de classification des industries de l'Amérique du Nord 93
Cha	pter 6		Chapitre 6
Sur	vey Methodology and Data Quality		Méthodologie d'enquête et qualité des données
	Introduction		6.1 Introduction
6.3	Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3	105	chapitre 2
6.4	Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4	107	marchandises) – chapitre 3
6.5	Data Quality	108	propre – chapitre 4
Glo	ssary	119	Glossaire
Defi	initions of Financial Ratios	124	Définitions des ratios financiers

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

	P	age	Pag	ge
Figu	ures		Figures	
Cha	pter 1		Chapitre 1	
1.1 1.2 1.3 1.4	Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1997	13 14 15 16	 1.2 Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1997 1.3 Proportion du tonnage intérieur des marchandises expédiées, par mode de transport, 1997 1.4 Proportion de l'emploi selon le mode de 	13 14 15 16
Cha	pter 2		Chapitre 2	
2.12.22.32.42.5	Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1993-1997 Operating Ratios by Industry, 1995-1997 Total Transportation Revenues by Industry, 1995-1997 Long Distance Trucking / Local Trucking, 1997 Profit Margins by Region	20 21 22 23 32	2.2 Ratios d'exploitation par industrie, 1995-1997	20 21 22 23 32
Cha	pter 3		Chapitre 3	
3.1 3.2 3.3	Domestic Tonnes by Region of Origin	43 70 70	3.2 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier	43 70 70
Cha	pter 4		Chapitre 4	
4.1 4.2 4.3 4.4 4.5 4.6	Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1997 Average Salary and Wages, Private Trucking, 1997 Highway and Local Drivers, Average Salary and Wages, Private Trucking, 1990-1997 Revenue Equipment per Carrier by Region, Private Trucking, 1997 Average Distance Travelled, Private Trucking, 1991-1997 Average Distance Travelled by Region, Private Trucking, 1997	82 83 84 85 86 87	4.2 Rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1997	82 83 84 85 86 87
Tabl	es		Tableaux	
Cha	pter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1	1997 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry	18	Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1997	18

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

		Page		F	Page
Table	es - Continued		Tabl	eaux - suite	
Chap	oter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers		Cha	pitre 2 – Section 1 – ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui	
2.1 2.2 2.3	Summary Statistics, 1997 – Canada		2.1 2.2 2.3	Statistiques sommaires, 1997 – Canada Sommaire statistique selon la région, 1997 Marchandises générales et spécialisées selon	25 26
	Quarter, 1997	28	2.4	le trimestre, 1997	
2.4 2.5	Summary Statistics by Quarter, 1997 Summary Statistics by North American Industrial Classification System, 1997		2.5	Statistiques sommaires selon le système de classification des industries de l'Amérique du Nord, 1997	31
Sect	ion 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers		Sect	tion 2 – EATRM, transporteurs pour compte d'autru	ii
2.6	Summary of Financial Statistics,		2.6	Sommaire des statistiques financières,	05
. =	1993-1997		0.7	1993-1997	35
2.7	Financial Statistics by Region, 1997 Summary Statistics by Type of Activity,	36	2.7 2.8	Statistiques financières par région, 1997 Statistiques sommaires selon le genre	
	1997	37		d'activité, 1997	37
2.9	Summary of Financial Statistics, by Local and Long Distance, 1997	38	2.9	Sommaire des statistiques financières selon le camionnage local et sur de longues distances, 1997	38
2 10	Financial Statistics by Revenue Size,		2.10	Statistiques financières selon la taille des	00
	1997	39		recettes, 1997	39
2.11	Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1997	40	۷.11	selon la région, 1997	40
2 12	Semi-Trailers and Other Operated	40	2.12	Semi-remorques et autre matériel en service	40
2.12	Equipment by Industry, 1997	40		selon l'industrie, 1997	40
Chap	oter 3 - Section 1 - Total Trucking Activity		Cha	pitre 3 – Section 1 – L'activité totale du camionnage	е
3.1	Trucking activity in 1997	42	3.1	L'activité du camionnage en 1997	42
Sect	ion 2 – Domestic For-hire Trucking, 1997		Sect	tion 2 – Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur, 1997	
3.2	Intra-regional Traffic		3.2	Volume de transport intra-régional	
3.3	Inter-regional Traffic	47	3.3	Volume de transport inter-régional Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements	47
	of Destination	48		de marchandises de la région d'origine à la	40
3.5	Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates		3.5	région de destination	48
	Based on Revenues	52		de marchandises et selon certaines estimations fondées sur les recettes	52
3.6	Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates		3.6	Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des	0.2
	Based on Revenues	53		mouvements de marchandises et selon certaines estimations fondées sur les recettes	53
3.7	Major Commodity Movements by Region		3.7	Principaux mouvements de marchandises par	
	Based on Tonnage Transported	54		région, selon les tonnes transportées	54
3.8	Distribution of Domestic Truck Traffic by	56	3.8	Ventilation du trafic intérieur par groupe de	
	Commodity Group	56		produits	56

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

		Page			Page
Table	es - Continued		Tabl	eaux – suite	
Sect 19	ion 2 – Domestic For-hire Trucking, 997 – Concluded		Sect	ion 2 – Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur, 1997 – fin	
3.11 3.12 3.13 3.14 3.15	Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues). Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group Distribution of Truck Traffic by Weight Group Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group Selected Estimates by Originating Region by Weight Category Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group	60 61 61 62 64 66	3.11 3.12 3.13 3.14	Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de produits	60 61 61 62
3.16	Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues		3.16	Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits fondés sur les recettes	68
	ion 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking ctivity, 1997		Sect	ion 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui – Canada/États-Unis, 1997	
3.18 3.19	Canada's Exports and Imports by Dollar Value of Goods, 1996 and 1997 Southbound Movements of Goods, Canada - U.S. Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada - U.S. Southbound Movements of the Top Five	69 71 72	3.18 3.19	Exportations et importations du Canada selon la valeur des marchandises, 1996 et 1997	71
3.22	Commodities from Region of Origin, Canada - U.S. Northbound Movements of Goods, U.S Canada Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S Canada Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin,	74 75	3.22	marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis	74
Sect	U.S Canadaion 4 – Comparison of 1996 to 1995	76	Sect	Etats-Unis - Canadaion 4 – Comparaison de 1997 par rapport à 1996	76
3.24 3.25 3.26 3.27 3.28	Region of domicile in 1996 Area of operation in 1996 Type of activity in 1996 Trucking activity in 1996 Trucking activity in subset in 1997 Domestic activity in subset in 1997	77 78 78 79	3.24 3.25 3.26 3.27 3.28	Région du domicile en 1996	77 78 78
	Transborder activity in subset in 1997			1997 Le trafic transfrontalier dans le sous-ensemble en 1997	

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

	F	Page		F	age
Tabi	es - Concluded		Tabl	eaux – fin	
Cha	pter 4 – 1997 Private Trucking		Cha	pitre 4 – Camionnage pour compte propre, 1997	
App	Summary Statistics by Region of Domicile, Private Carriers Operating Expenses by Region, Private Carriers Employees, Salaries and Wages by Region, Private Carriers Revenue Equipment Operated by Region, Private Carriers Annual Distance Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by Region, Private Carriers Fuel Consumption and Cost by Region, Private Carriers Fuel Consumption and Cost by Region, Private Carriers pter 5 – Special Study endix A – NAICS Canada 1997 endix B – Concordance of the 1980 SIC to NAICS 1997	91 91 92 99	Anne	Statistiques sommaires selon la région de domicile, camionnage pour compte propre	90 91 91 92
	pter 6 – Survey methodology and Data Quality			pitre 6 – Méthodologie d'enquête et qualité des onnées	
6.1	QMCF Survey, For-hire Carriers, 1997 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity MCF Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – Survey Population and Sample Size by Region and Type of Activity		6.1	ETTRM, transporteurs pour compte d'autrui, 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité Supplément annuel à l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	
6.4	For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1997 – Number of Carriers in the Survey Population and First Stage Sample Size by Region of Domicile For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 1997 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample	113	6.4	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile	113
6.5	Size by Region of Domicile		6.5	deuxième degré selon la région de domicile	
6.7	1997 – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination) Survey, 1997 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile		6.7	porteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille	116
6.8	Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private Carriers, 1997 Quality Measures by Region of Domicile		6.8	de domicile	118

Highlights

Faits saillants

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 1997

Canadian-based carriers with annual revenues of \$1 million or more

For-hire Trucking: Quarterly Statistics, 1997

- Total operating revenues of Canada-based for-hire motor carriers of freight, with annual revenues of \$1 million or more, reached nearly \$14.2 billion in 1997. Average revenue per carrier was up by almost 11%.
- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was reported at 0.93, an improvement of one point from 1996.

For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 1997

- The profit margin (net operating income as a percentage of total net operating revenues) for 1997 was 4.8%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached nearly \$7.0 billion in 1997.
- In 1997, the return on equity at 19.6% indicated a positive financial leverage with a higher rate of return on capital employed of 16.5%.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 1997

Canada-based for-hire trucking carriers with annual operating revenues of \$1 million or more (the majority of this revenue must be derived from long-distance deliveries)

Domestic Trucking Activity

- Canadian trucking carriers hauled nearly 168 million tonnes of freight across Canada in 1997.
- Domestic shipments generated revenues of \$6.4 billion.
- Based on revenues earned, the other foods, food materials and food preparations commodity group was the most frequent single commodity moved.

Camionnage pour compte d'autrui: statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1997

Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles. 1997

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint près de 14,2 milliards de dollars en 1997. Les recettes moyennes par transporteur étaient en hausse de 11 %.
- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est établi à 0,93, une amélioration d'un point par rapport à 1996.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 1997

- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 4,8 % en 1997.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint près de 7,0 milliards de dollars en 1997.
- En 1997, le rendement de l'avoir (19,6 %) a dégagé un effet positif de levier financier supérieur au rendement des capitaux employés à 16,5 %.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1997

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles d'exploitation de 1 million de dollars ou plus (la majorité de ces recettes doit être tirée des expéditions de longues distances)

Trafic intérieur

- Les transporteurs routiers canadiens ont transporté près de 168 millions de tonnes de marchandises au Canada en 1997.
- Les expéditions intérieures ont produit des recettes de l'ordre de 6,4 milliards de dollars.
- Selon les recettes cumulées, la classe de biens autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires était celle des biens singuliers la plus fréquemment transportée.

Transborder Trucking Activity

- The volume of shipments moved internationally by truck totaled 55.6 million tonnes in 1997.
- The revenues earned from the transborder shipments were \$4.4 billion.
- Based on revenue earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the road motor vehicles, parts and accessories.

Private Motor Carriers of Freight, 1997

- Average operating expenses for private carriers were \$4.1 million in 1997, and compares to 1996 (\$4.2 million).
- The average 1997 salary in private trucking was \$37,245 (excluding benefits) compared to \$35,670 in 1996, up 4%.
- The average salary for long distance drivers reached \$ 40,585, up 3% from 1996 (\$39,242).
- Private carriers leased 22% of their equipment in 1997, down from the previous summit of 26% a year earlier.
- The average cost of fuel by region varied from a high of \$0.48 per litre to a low of \$0.43 per litre.

Trafic transfrontalier

- Le volume d'expéditions transportées par camion outre frontières a totalisé 55.6 millions de tonnes en 1997.
- Les recettes dérivées des expéditions internationales furent de 4.4 milliards de dollars.
- Selon les recettes cumulées, les véhicules routiers, pièces et accessoires ont été le principal type de marchandises singulières transportées à destination ou en provenance des États-Unis.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte propre, 1997

- Les dépenses moyennes d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 4,1 millions \$ en 1997, un taux comparable à 1996 (4,2 millions \$).
- En 1997, la rémunération moyenne dans le secteur du camionnage pour compte propre s'est établie à 37 245 \$ (avantages sociaux non compris) en comparaison à 35 670 \$ en 1996, en hausse de 4 %.
- La rémunération moyenne des conducteurs de longue distance a atteint 40 585 \$ en hausse de 3 % par rapport à 1996 (39 242 \$).
- Les transporteurs routiers pour compte propre ont loué 22 % du parc de véhicules en 1997, soit une baisse sur le précédent sommet de 26 % atteint l'année précédente.
- Le coût moyen du carburant selon la région a varié d'un maximum de 0,48 \$ le litre à un minimum de 0,43 \$ le litre.

Chapter 1

Trucking in Canada

Chapitre 1 Le camionnage au Canada

The trucking industry in 1997

Over the past ten years the trucking industry in Canada has undergone a rapid transformation as a result of regulatory and economic changes. The deregulation process that began in 1987 and the signing of the Free Trade Agreements in 1989 and 1992 (FTA and NAFTA) have altered the flow of trade and resulted in strong competition from U.S. carriers. The most recent recession and developments in the management of transport operations also had a strong influence on the structure of the trucking industry and compelled carriers to make numerous changes in their operations.

Structural changes in the trucking industry continued to take place in 1997. In order to maintain and increase their market share, a number of trucking firms entered into strategic partnerships, merged their operation or made new acquisitions. Carriers were also concerned about various legislative changes, such as the liberalization of cabotage in 1997 which governs the use of facilities in Canada and the United States. Trucking is both a highly competitive and perpetually changing industry.

In this turbulent environment, nevertheless the total operating revenues for the for-hire trucking industry¹ amounted to more than \$14 billion in 1997, a substantial increase of more than 11% as compared with 1996. As in the past, the flow of commodities within Canada generated the highest proportion of revenues with 72% or \$9.9 billion, an increase when compared to 1996. In addition, the portion of total revenues from transborder transport, that is, the flow of commodities between Canada and United States (principally), increased by 15% to reach \$3.9 billion in 1997, from \$3.4 billion in 1996.

The performance of the Canadian economy in 1997 and its influence on the transportation industry

The Canadian economy has a direct impact on the transportation industry, and many cyclical macroeconomic factors influence the demand for transportation.

- The production of goods for domestic and foreign consumption, as measured by the Gross Domestic Product (GDP)
- Rates of growth in exports and imports
- Interest rates
- The exchange rate

L'industrie du camionnage en 1997

Au cours des dix dernières années le secteur canadien du transport routier a vu son environnement se transformer rapidement sous l'effet des changements d'ordres réglementaire et économique. Le processus de déréglementation entamé en 1987, la signature des Accords de libre-échange en 1989 et 1992 (ALÉ et ALÉNA) ont modifié les courants d'échanges commerciaux et provoqué une forte concurrence de la part des transporteurs américains. La dernière récession et les progrès réalisés dans la gestion des opérations de transport sont aussi au nombre des facteurs qui ont exercé une influence considérable sur l'univers du transport routier et qui ont obligé des adaptations multiples chez les différents transporteurs.

On reconnaît encore en 1997 des changements structurels dans l'industrie du camionnage. Afin de maintenir et d'accroître leur part de marché, plusieurs entreprises de camionnage ont eu recours à des alliances stratégiques, ont fusionné leurs opérations et ont procédé à de nouvelles acquisitions. Les préoccupations des transporteurs ont également trait aux divers changements législatifs tel la libéralisation du cabotage en 1997 qui gouverne l'utilisation des équipements pour le Canada et les États-Unis. Le camionnage peut donc être caractérisé comme une industrie très compétitive et en perpétuel changement.

Dans ce contexte de turbulences, les recettes totales d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui¹ ont tout de même dépassé les 14 milliards de dollars en 1997, une augmentation substantielle de plus de 11 % comparativement à 1996. Par ailleurs, les mouvements de marchandises à l'intérieur des frontières canadiennes ont accaparé, comme par le passé, la proportion la plus importante des recettes totales, soit 72 % ou 9,9 milliards de dollars une hausse par rapport à 1996. De plus, la part des recettes totales tirées du transport transfrontalier, soit des mouvements de marchandises entre le Canada et les États-Unis (principalement), s'est accrue de 15 % en 1997 pour atteindre 3,9 milliards de dollars, contre 3,4 milliards de dollars en 1996.

La performance de l'économie canadienne en 1997 et son influence sur l'industrie du transport

L'économie canadienne influence directement l'industrie du transport. À ce titre, de nombreux facteurs macro-économiques conjoncturels caractérisent la demande de transport.

- La production des biens destinés à la consommation intérieure et étrangère, mesurée à l'aide du produit intérieur brute (PIB)
- Les rythmes de croissance des exportations et des importations
- Les taux d'intérêt
- Le taux de change

Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1million or more

¹ En référence aux transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de plus d'un million de dollars

We will assess the impact of the Canadian economy on the transportation industry in 1997 in light of these various economic indicators.

The Canadian economy experienced strong growth in 1997. As measured by the Gross Domestic Product (GDP), the Canadian economy grew 4.0% in 1997 as compared with 1.6% in 1996, considerably more than the average of 1.3% observed since the early 1990s. This marks the greatest GDP increase of the decade.

The rate of growth in exports and imports was another factor that had a strong influence on transportation demand in 1997. Merchandise imports increased a substantial 16.4% in 1997 (as compared with 3.4% in 1996), one of the best performances of the 1990s. Merchandise exports increased slightly to 7.7%, as compared with 5.7% in 1996².

When the Canadian economy is broken down by industrial sector, it can be seen that the growth in trade in 1997 can be attributed, among other factors, to the rate of increase in imports of machinery and equipment and automotive goods. Also noted were an increase of approximately 15% in imports of consumer goods linked with rising retail sales and an increase in imports of industrial commodities as a result of greater demand for chemical and metal products. The major sectors that dominated exports in 1997 were consumer goods, with a substantial increase of 12.4%, machinery and equipment (10%) and automotive products (10%). The latter being the type of goods that brought in the most revenues for transborder carriers as a result of North-South transport. Telecommunication equipment, with remains a vigorous market, and energy products were the only primary commodities to experience significant growth3. This growth in international trade led to a corresponding increase in activity within the freight transportation industry.

Interest rates also served to explain the transportation industry's strong performance in 1997. The central bank rate changed from 4,53 to 3,52 between 1996 and 1997, a decrease associated with a lower interest rate on corporate debt and thus higher profits in 1997. The value of the Canadian dollar in relation to the U.S. dollar, the currency of our principal trading partner, followed the same trend. With a ratio between the two currencies of 1.39 in 1997 as compared with 1.36 in 1996, the Canadian dollar reached its lowest level in the past decade. The weakness of the Canadian dollar stimulated growth in Canadian exports and thus transportation demand.

In general, the nature of the economic growth in Canada in 1997 had the effect of considerably stimulating the demand for transportation services, particularly demand for trucking services. This sector of the industry was characterised by outstanding economic performance in the second half of the year). In 1997, transport and trucking activities increased by 5.4% and 9.3% respectively. With regard to the flow of commodities, rising exports and imports led to an important increase in operating revenues from transborder transport, which

² The Canadian Economic Observer, cat #11-010 PXB, August 1998 C'est sous l'angle de ces différents indicateurs économiques que nous définirons l'impact de l'économie canadienne sur l'industrie du transport en 1997.

L'économie canadienne s'est caractérisée en 1997 par une année de forte croissance. Telle que mesurée par le Produit Intérieur Brut (PIB), l'économie canadienne a progressé de 4,0 % en 1997 contre 1,6 % en 1996, soit considérablement plus que la moyenne de 1,3 % observé depuis le début des années 1990. Cette progression du PIB est la plus importante observée au cours des années 90.

Le rythme d'accroissement des exportations et des importations est un autre facteur qui influence la demande de transport en 1997. De fait, les importations de marchandises ont enregistré en 1997, une augmentation considérable de 16,4 % comparativement à 3,4 % en 1996, soit une des meilleures performances de la décennie. Les exportations de biens ont repris légèrement pour se fixer à 7,7 %, contre 5,7 % en 1996².

En fractionnant l'économie canadienne par secteur industriel, l'origine de la croissance des échanges commerciaux en 1997 a résidé, entre autre, dans le rythme d'accroissement des importations de machinerie et matériel et de produits de l'automobile. On remarque une augmentation d'environ 15 % des importations de biens de consommation dû à la hausse de la vente au détail et une augmentation des importations de biens industriels découlant d'une croissance de la demande de produits chimiques et de métaux. Les grands secteurs qui dominent les exportations en 1997 sont les biens de consommation avec une augmentation substantielle de 12,4 %, la machinerie et matériel (10 %) et les produits de l'automobile (10 %). Ce dernier étant le type de marchandises rapportant le plus de recettes aux transporteurs transfrontaliers en raison du transport nord-sud. Le matériel de télécommunication demeure un marché vigoureux et les produits énergétiques sont les seuls produits primaires à jouir d'une croissance appréciable³. Cette croissance du commerce international a eu pour effet d'augmenter les activités dans le secteur du transport de marchandises.

Le niveau des taux d'intérêt est un autre facteur qui explique la bonne performance de l'industrie du transport en 1997. Le taux officiel d'escompte passe de 4,53 à 3,52 entre 1996 et 1997, ce qui signifie un taux d'intérêt plus faible sur les dettes des corporations et ainsi un taux de profit supérieur en 1997. La valeur du dollar canadien versus le dollar américain, qui représente la devise de notre principal partenaire commercial, suit la même tendance avec un indice de 1,39 en 1997 contre 1,36 en 1996, le niveau le plus faible du dollar canadien observé dans la dernière décennie. La faiblesse du dollar stimule la croissance des exportations canadiennes et ainsi la demande de transport.

D'un point de vue général, les caractéristiques de la croissance économique au Canada en 1997 ont eu comme conséquence de stimuler considérablement le demande de services de transport et plus particulièrement, la demande des services de camionnage. Ce secteur de l'industrie s'est caractérisé par des performances financières remarquables au deuxième semestre de l'année. En 1997, la croissance des activités de transport et de camionnage fut respectivement de 5,4 % et 9,3 %. En regard des mouvements de marchandises, l'augmentation des exportations et des importations a favorisé une croissance

The Canadian Economic Observer, cat #11-010 PXB, April 1998

² L'observateur économique canadien No 11-010-XPB au catalogue, Août 1998

³ L'observateur économique canadien No 11-010-XPB au catalogue, Avril 1998

represented 41% of total revenues, with more than one third of exports originating in Ontario.

The transportation industry and the role of trucking

As measured by the GDP, the performance of the trucking industry once again topped the transportation sector in 1997. The rise in the GDP for the trucking industry since 1992 has surpassed that of both the Canadian economy and the transportation sector as a whole. (See Figure 1.1.)

importante des recettes d'exploitation tirées du transport transfrontalier qui représente 41 % des recettes totales, dont plus du tiers des exportations ont leur point d'origine en Ontario.

L'industrie du transport et la place du camionnage

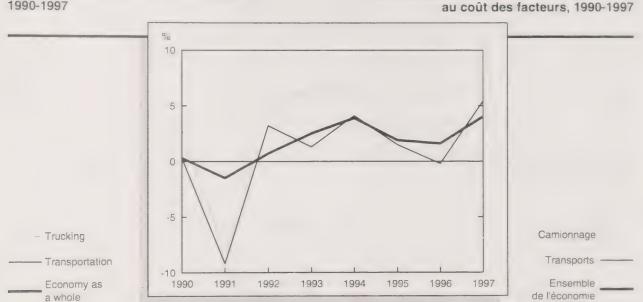
Telle que mesuré par le PIB, la performance de l'industrie du camionnage fut encore une fois supérieure en 1997 à l'ensemble du secteur des transports et de l'économie. Depuis 1992, la progression du PIB de l'industrie du camionnage a surpassé à la fois celle de l'économie canadienne et celle du secteur des transports. (Voir figure 1.1).

Figure 1.1

Annual Variation in GDP at Factor Cost, 1990-1997

Variations annuelles en pourcentage du PIB

Figure 1.1



Source: Gross Domestic Product at Factor Cost, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4677.

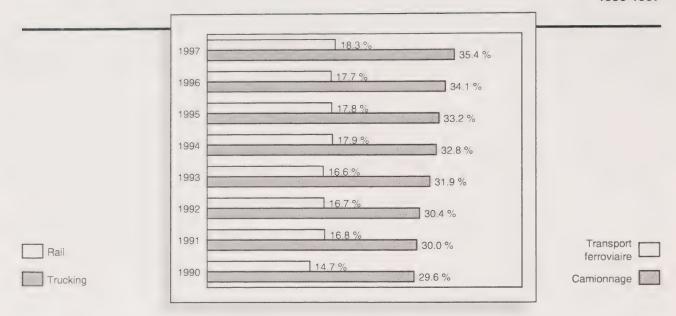
Source: Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, CANSIM, matrice 4677.

The trucking industry's superior performance served to increase its GDP share within the transportation sector. Trucking's share rose to 35.4% in 1997, continuing a steady climb since 1990. (See figure 1.2.) The share of rail, the main competitor of road transport, also increased slightly in 1997 compared to 1996 (18.3% share of GDP for transportation).

Cette meilleure performance de l'industrie du camionnage a d'abord eu comme conséquence d'accroître sa part au sein du PIB des transports. La part du camionnage a atteint 35,4 % en 1997, en hausse continue depuis 1990. (Voir figure 1.2). La part du transport ferroviaire, le principal compétiteur du transport routier, a aussi augmenté légèrement en 1997 par rapport à 1996 (18,3 % du PIB des transports).

Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-1997

Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-1997



Source: Gross Domestic Product at Factor Cost, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4677.

Source: Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, CANSIM. matrice 4677.

Domestic Trucking Activity

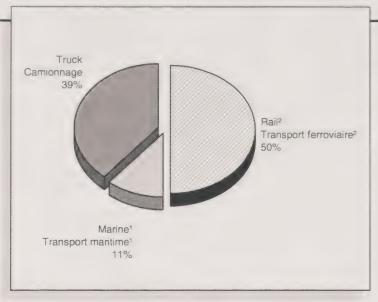
In 1997, the for-hire trucking companies (Canada-based for-hire trucking companies whose annual operating revenues are one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries) registered a total of 25.6 million domestic shipments, which account for a total weight of 167.8 million tonnes and a total of 72.2 billion tonne-kilometres. Graphic 1.3 show the relative share of domestic tonnage transported by the three major transportation modes of commodities. The numbers relative to trucking do not represent the whole domestic trucking activity. In particular, private carriers and small for-hire carriers are excluded. Consequently, it is possible that the trucking's tonnage may be underestimated in comparison with the two other modes.

Activité intérieure du camionnage

En 1997, les transporteurs routiers pour compte d'autrui (transporteurs routiers domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes proviennent de livraisons sur de longues distances) ont enregistré au total 25,6 millions d'expéditions intérieurs dont le tonnage total s'est chiffré à 167,8 millions de tonnes, pour un nombre total de 72,2 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 1.3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes de transport de marchandises. Les chiffres relatifs au transport routier par camion ne traduisent pas l'ensemble de l'activité intérieure du camionnage. Notamment, les entreprises de camionnage pour compte propre et les plus petits transporteurs par camion pour compte d'autrui sont exclus. Par conséquent, il est possible que le tonnage du transport routier soit sous-estimé par rapport aux deux autres modes.

Share of Tonnage for Domestic Freight Moved by Mode of Transport, 1997

Proportion du tonnage intérieur des marchandises expédiées, par mode de transport, 1997



- Manne data are extracted from the Service Bulletin: Surface and Marine statistics, Statistics Canada, Catalogue No. 50-002-XPB, Vol. 14 No. 2, June 1998. The amount of domestic marine transported goods were derived by dividing domestic tonnage handled at Canadian ports by two. Goods loaded in a domestic port must be unloaded in another domestic port to be included in the estimates of total domestic port activity of marine transported goods.
- 2 The rail data represents an estimation of the total domestic tonnage moved by the major rail carriers.
- Les statistiques maritimes sont tirées du Bulletin de service: Transport terrestre et maritime, Statistique Canada, catalogue n° 50-002-XPB, Vol. 14 N° 2, Juin 1998. De façon à obtenir la quantité des marchandises intérieures transportées par eau, le tonnage intérieur manutentionné aux ports canadiens fut divisé par deux. Les marchandises chargées dans un port canadien doivent nécessairement être déchargées dans un autre port canadien afin de refléter l'activité totale du transport des marchandises intérieures par eau.
- ² Les statistiques du transport ferroviaire représente une estimation du tonnage total intérieur transporté par les principales compagnies ferroviaires.

Employment

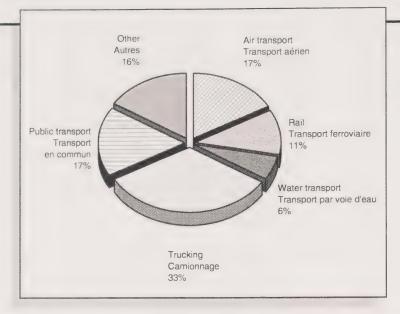
Overall, the transportation sector provided 450 800 jobs in 1997, a 3.7% increase in relation to 1996. Trucking now accounts for more than one third of all jobs within the transportation sector (33.5%). (See Figure 1.4.)

Emploi

Dans son ensemble, le secteur des transports a procuré des emplois à 450 800 personnes en 1997, une augmentation de 3,7 % par rapport à 1996. À lui seul le camionnage accapare maintenant plus du tiers des emplois dans le secteur des transports (33,5 %). (Voir figure 1.4).

Proportion of Employment According to Modes of Transport, 1997

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 1997



Source: Employment in trade, transportation, storage, communications and other public utilities, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4285.

Source: Emploi dans les industries du commerce, des transports, de l'entreposage, des communications et des autres services publics, Statistique Canada, CANSIM, matrice 4285.

According to the 1996, driving a truck or road tractor is the nation's largest occupational category among men, employing 222,795. From third place position in the 1991 Census, the number of canadian men in truck driving activity increased 11% overtaking employment in retail sales and janitorial work.

About this publication

Trucking in Canada, 1997 presents information about the trucking industry in 1997. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

Table 1 summarizes Statistics Canada's coverage of the Canadian trucking industry, and explains how to use this publication to locate information about various classes of for-hire carriers, owner operators and private carriers. domaine où l'emploi chez les hommes est le plus élevé au Canada avec 222 795 travailleurs. Passant du troisième rang depuis le recensement de 1991 avec une augmentation de 11,3 %, ce type d'emploi dépasse les représentants de vente au détail et les emplois de conciergerie.

Selon les plus récentes données du recensement de 1996,

la conduite de camions et de tracteurs routiers représentent le

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 1997 présente des données sur le secteur du transport routier en 1997. Ce chapitre traite de la place du camionnage dans l'économie canadienne.

Le tableau 1 donne un aperçu de la couverture par Statistique Canada de l'industrie canadienne du camionnage. Ce tableau explique comment consulter cette publication pour trouver des statistiques sur les diverses catégories de transporteurs routiers pour compte d'autrui, sur les chauffeurs contractants et pour compte propre.

A For-Hire Carrier is any carrier that undertakes the transport of goods for compensation.

Owner operators own or lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

A private carrier is a company whose principal occupation is not trucking, but which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

On entend par **transporteur pour compte d'autrui** tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.

Les **chauffeurs contractants** possèdent ou louent une ou plusieurs unités motrices et fournissent des services de transport sous contrat aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Un transporteur pour compte propre désigne une entreprise dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais qui opère leur propre flotte de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises.

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of \$1 million or more in 1997. These statistics were collected as part of the 1997 Motor Carriers of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial data in a quarterly sample survey of for-hire carriers. The survey gathers information on size, structure and economic performance of For-hire motor freight carriers. An annual supplement also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

Chapter 3 presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 1997. Activity statistics describe industry output in terms of commodity movements. This chapter is based on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey (TOD Survey), a quarterly sample survey of non-local shipments by for-hire trucking companies having annual inter-city revenues of \$1 million or more. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States by Canadian-based carriers.

Chapter 4 presents 1997 financial and operating statistics for private carriers with annual operating expenses of at least \$1 million. These data were collected in the Motor Carriers of Freight, Private Trucking survey.

Chapter 5 contains a special study presenting the North American Industry Classification System (NAICS) and its impact on trucking surveys.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 6**, followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

Le Chapitre 2 présente des données financières et d'exploitation sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles ont atteint au moins 1 million de dollars en 1997. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) pour 1997. Ce programme permet de recueillir des données financières et d'exploitation à l'aide d'une enquête-échantillon trimestrielle sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui. Celle-ci sert à produire des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Un supplément annuel permet aussi d'obtenir des chiffres sur le bilan des transporteurs et le matériel en service. Ce chapitre inclut des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation, ainsi que certains indicateurs économiques.

Le Chapitre 3 présente des statistiques sur l'activité des transporteurs routiers sur les expéditions interurbaines pour compte d'autrui du Canada pour l'année 1997. Les statistiques sur leurs activités font état de la production de l'industrie en termes de mouvements des marchandises. Ce chapitre repose sur les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Cette enquêteéchantillon trimestrielle sur les expéditions non locales des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se chiffrent à 1 million de dollars ou plus. Les variables mesurées au moyen de cette enquête sont les recettes, le tonnage, la distance en kilomètres et le nombre d'expéditions selon des marchandises bien définies et des points jumelés origine destination. En plus de produire des données sur le trafic intérieur, les résultats de cette enquête servent à décrire le camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le Chapitre 4 présente des données financières et d'exploitation pour 1997 sur les transporteurs pour compte propre dont les dépenses d'exploitation annuelles s'établissent à au moins 1 million de dollars. Ces statistiques sont tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises — Transporteurs pour compte propre.

Le **Chapitre 5** contient une étude spéciale présentant l'application du système classification industrielle nord-américain (SCIAN) sur les enquêtes du camionnage.

Enfin, une description des méthodologies d'enquête et de la qualité des données est présentée au **Chapitre 6**, suivie d'un **Glossaire** des termes utilisés dans cette publication.

Tableau 1

Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1997

1997 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Carrier type		For Hire Carriers		Owner-Operators	Private Carriers
Type de transporteur	Transport	inteurs routiers pour compte d'autrui	ite d'autrui	Chauffeurs contractants	Transporteurs pour compte propre
Data Source	MCF Surveys (financial & operating statistics)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial)	TOD Survey (commodity origin / destination)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial)	MCF Survey (financial & operating statistics)
Source des données	Enquêtes TRM (données financières et opérationnelles)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	Enquête ODM (origine et destination des marchandises)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	Enquête TRM (données financières et opérationnelles)
Frequency	Quarterly and Annual	Annual	Quarterly	Annual	Annual
Périodicité	Trimestrielle et annuelle	Annuelle	Trimestrielle	Annuelle	Annuelle
Carrier Size	Operating Revenue > or = \$1 million	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million	Operating Revenue from Long Distance Trucking Company > or = \$1 million	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million	Operating Expenses
Taille du transporteur	Recettes d'exploitation > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Recettes d'exploitation sur de longue distances d'entreprise de camionnage > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Dépenses d'exploitation > ou = 1 million \$
Class or Level	Medium – \$1 to 12 million Large – \$12 to 25 million Top – \$25 million and over	Operating Revenue Small carriers \$30,000 - <\$1million	Class I (operating revenue > or = \$12 million)	N/A	N/A
Catégorie ou niveau	Moyens – 1 à 12 millions \$ Grands – 12 à 25 millions \$ Principaux – 25 millions \$ et plus (des recettes annuelles)	Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - <1 million \$ (des recettes annuelles)	Catégorie II (recettes exploita- tion > ou = 12 million \$) Catégorie II (recettes exploita-	O/S	0/8
Geography	Canada Regions - Régions	Canada Regions – Régions	tion 1million \$ - <12 million \$) Canada Provinces	Canada Benions – Bénions	Canada Regions - Régions
Géographie	Provinces Territories – Territoires	(0 (0	Territories – Territoires Sub / Intra – Provincial	Provinces Territoires	
For more information Pour plus de détails	Chapter 2 - Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2	Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 1999	Chapter 3 – Chapitre 3	Service Bulletin – Bulletin de Service Release – Parution 1999	Chapter 4 – Chapitre 4

Notes: MCF refers to the Motor Carriers of Freight. – TRM désigne les transporteurs routiers de marchandises.

TOD refers to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination). – ODM désigne le transport routier pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)

Table 1

Chapter 2

Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 1997

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1997

Introduction

This chapter provides statistical information about the financial performance of companies operating in the Canadian for-hire trucking industry. The statistics are derived from the results of quarterly and annual surveys of for-hire motor carriers of freight based in Canada. This chapter consists of two sections, as follows:

 Section 1: findings of the quarterly survey of motor carriers of freight (with annual operating revenues of at least \$1 million), dealing primarily with the revenue and expense statements of all for-hire carriers;

This quarterly survey is designed specifically to gather data on various components of the revenue and expense statements of for-hire motor carriers, broken down by region of domicile, type of service and type of movement.

 Section 2: findings of the annual survey of motor carriers of freight (with annual operating revenues of at least \$1 million), dealing primarily with the balance sheets of all for-hire carriers;

This annual survey, which is a supplement to round out the financial information provided by the quarterly survey, collects data on the main elements of the balance sheets of for-hire trucking companies, broken down by region of domicile, type of service and size of company. It includes income and expense statements as well as financial ratios such as profitability, financial leverage and solvency.

Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises œuvrant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Ces renseignements statistiques sont colligés à partir de résultats des enquêtes trimestrielles et annuelles sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Le présent chapitre se subdivise en 2 sections, couvrant respectivement :

 Section 1 : les résultats de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus), portant principalement sur l'état des revenus et des dépenses d'exploitation de tous les transporteurs pour compte d'autrui;

Cette enquête trimestrielle se spécialise dans la collecte de données sur plusieurs composantes de l'état des revenus et des dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui, ventilées notamment selon la région de domicile, le genre de service fourni et le type de mouvement.

 Section 2 : les résultats de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus), portant principalement sur le bilan financier de tous les transporteurs pour compte d'autrui;

Cette enquête annuelle, qui est un supplément venant compléter le portrait financier tel que dressé par l'enquête trimestrielle, permet de recueillir des données sur les principaux éléments du bilan financier des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, ventilées selon la région de domicile, le genre de service fourni et la taille des entreprises. On y trouve l'état des revenus et des dépenses ainsi que les ratios financiers tel la rentabilité, les leviers financiers et la solvabilité.

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1997

1.1 Outstanding financial performance in 1997

The trucking industry was influenced in 1997 by variations in several factors that influence its growth and success. There was a 4% increase in GDP, the rate of increase in exports (7.7%) and imports (16.4%), lower interest rates and the low value of the Canadian dollar in relation to U.S. currency were some of the factors that contributed to the industry's growth in 1997.

In contrast with previous years, operating ratios remained relatively stable during each quarter, scarcely reflecting seasonal trucking activities, with an average of 0.93 for 1997 (Table 2.1). On an annual basis, the operating ratio pointed to a better performance compared to 1996 (0.94).

Although operating ratios at the beginning of the decade clearly indicated major difficulties for trucking companies, ratios continued to improve until the last quarter of 1994. The situation then stabilized in the last two years (1995 and 1996) and improved again during 1997 (See figure 2.1).

Section 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997

1.1 Une performance financière remarquable en 1997

L'industrie du camionnage est marquée en 1997 par la variation de plusieurs facteurs qui influencent sa croissance et sa réussite. Rappelons l'augmentation de 4 % du PIB, le rythme d'accroissement des exportations (7.7 %) et des importations (16.4 %), la baisse des taux d'intérêt et de la faible valeur du dollar canadien versus la devise américaine, comptent parmi les éléments qui ont favorisé la croissance de l'industrie en 1997.

Contrairement aux années antérieures, le ratio d'exploitation est resté relativement stable au cours de chaque trimestre ne reflétant guère les activités saisonnières du camionnage, pour s'établir en moyenne à 0,93 en 1997 (Tableau 2.1). Sur une base annuelle, le ratio d'exploitation a donc témoigné d'une meilleure performance que 1996 (0,94).

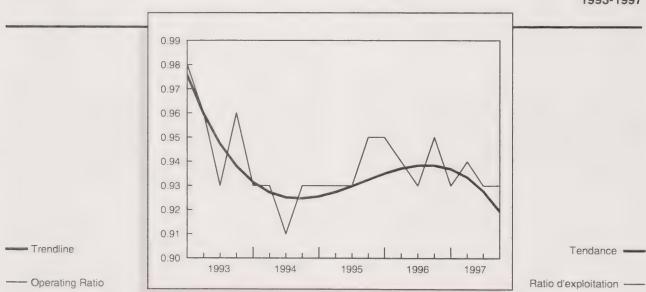
Bien que les ratios d'exploitation au début de la décennie démontraient bien les difficultés majeures des entreprises du camionnage, ceux-ci n'ont cessé de s'améliorer jusqu'au dernier trimestre de 1994. La situation stable des deux dernières années (1995 et 1996) semble enfin s'améliorer et les ratios commencent à s'inscrire à la baisse au cours de l'année 1997 (Voir figure 2.1).

Figure 2.1

Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1993-1997

Figure 2.1

Tendance des ratios d'exploitation trimestriels, tous les transporteurs, 1993-1997



The operating ratio is the share of total operating revenues absorbed by total operating expenses (excluding interest charges). It is calculated by dividing operating expenses by operating revenues. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance, whereas a ratio equal to or greater than 1.00 represents an operating loss.

Le ratio d'exploitation correspond à la proportion des recettes d'exploitation totales *absorbées* par les dépenses d'exploitation totales (excluant les frais d'intérêt). Ce ratio est calculé en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier, alors qu'un ratio égal ou supérieur à 1.00 représente une perte d'exploitation.

Operating Ratios by Industry, 1995-1997

Ratios d'exploitation par industrie, 1995-1997

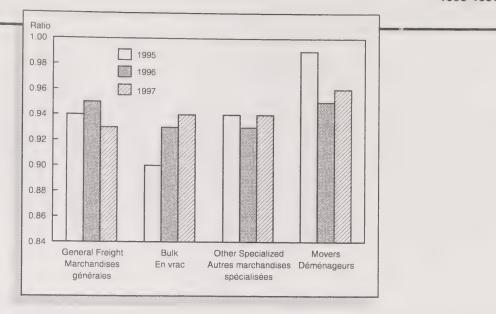


Figure 2.2 shows that the improvement in operating ratios during 1997. In contrast with medium-sized and large carriers, there was a constant downward trend in operating ratios for top carriers, which reached best ratio of the 90's in the second half of 1997, at 0.94.

1.2 Different trends according to type of activity

From 1996 to 1997, the operating ratio of general freight carriers improved by two points, from 0.95 to 0.93. This decrease is mainly due to a very strong performance by these carriers throughout 1997. The average operating ratio of specialized freight carriers remained stable at 0.93 between 1996 and 1997 (Table 2.3).

General freight carriers share's of expenses in 1997 were as follows: for wages and salaries (28%), owner operators (26%), other expenses (20%) and purchases of transportation services (12%) while specialized freight carriers (respectively 29%, 24%, 19% and 8%).

Canadian for-hire carriers received most of their revenues from truckload (TL) of general freight, which accounted for over 39% of total operating revenues. In 1997, total transportation revenues from truckload (TL) and less than truckload (LTL) of general freight and bulk shipments were higher than in 1995 and 1996. On the other hand, there was a slight decrease in revenues from the moving of household goods and other types of activities between 1996 and 1997.

La figure 2.2 montre l'amélioration des ratios d'exploitation au cours de 1997. Contrairement aux transporteurs de tailles moyenne et grande, la tendance du ratio d'exploitation pour les principaux transporteurs est constamment à la baisse pour atteindre un ratio inégalé depuis le début des années 90, soit 0,94, au dernier semestre de 1997.

1.2 Tendances distinctes selon le genre d'activité

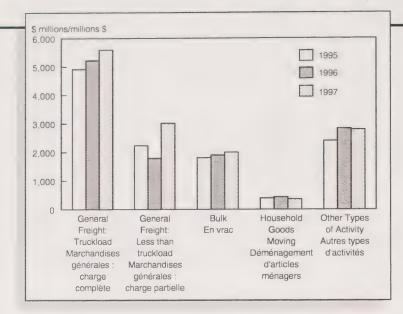
De 1996 à 1997, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales s'est amélioré de deux points passant de 0,95 à 0,93. Cette baisse du ratio est due principalement à une très bonne performance de ces transporteurs tout au long de l'année 1997. Le ratio d'exploitation moyen des transporteurs de marchandises spécialisées est demeuré stable à 0,93 entre 1996 et 1997 (Tableau 2.3).

La proportion des dépenses pour les transporteurs de marchandises générales en 1997 est répartie comme suit : les salaires et traitements (28 %), les paiements aux chauffeurs contractants (26 %), les autres dépenses (20 %) et les achats de service de transport (12 %) et concernant les transporteurs de marchandises spécialisées (respectivement 29 %, 24 %, 19 % et 8 %).

Les transporteurs canadiens pour compte d'autrui tirent majoritairement leurs recettes du transport de marchandises générales en charge complète, qui représentent plus de 39 % des recettes totales d'exploitation. En 1997, les recettes totales tirées du transport de marchandises générales en charge complète et partielle et du transport en vrac sont supérieures à 1995 et 1996. En contrepartie, on remarque une légère baisse des recettes tirées du déménagement d'articles ménagers et des autres types d'activités entre 1996 et 1997.

Total Transportation Revenues by Industry, 1995-1997

Recettes totales tirées du transport par industrie, 1995-1997



1.3 Share of revenues from domestic and crossborder traffic

The 2,100 for-hire motor carriers of freight based in Canada with revenues of over \$1 million generated a total of \$14.2 billion in operating revenues, an 11% increase between 1996 and 1997. This represents \$6.8 million in average operating revenues per carrier, as compared with \$6.3 million in 1996 (Table 2.4).

Total transportation revenues, exclusive of other types of revenues, increased to \$13.8 billion in 1997. Of this total, the movements of goods within Canada, as in the past, accounted for the largest proportion of revenues, at 72%. The portion of total revenues from crossborder transportation rose by one percentage point from 27% in 1996 to 28% in 1997.

In addition, the proportion of total revenues from intraprovincial domestic traffic increased from 42% in 1996 to 46% in 1997, sizeable increase of four points, whereas the share of domestic interprovincial traffic dropped by four percentage points to 25% in 1997 from 29% in 1996.

1.4 Increase in share of expenses for payments to owner operators

Total operating expenses were \$13.2 billion in 1997. Wages and salaries as well as payments for owner operators were the leading expense categories, accounting for 28% and 25% respectively of total operating expenses. The proportion of expenses for owner operators had decreased by four percentage points between 1991 and 1995, from 25% to 21%, but increased in 1996

1.3 La part des recettes selon le trafic intérieur et transfrontalier

Les quelques 2 100 transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes de plus de un million de dollars ont cumulé des recettes d'exploitation totalisant 14,2 milliards de dollars, soit une augmentation de 11 % entre 1996 et 1997. Par transporteur, les recettes moyennes d'exploitation se sont établies à 6,8 millions de dollars, contre 6,3 millions de dollars en 1996 (Tableau 2.4).

Les recettes totales tirées du transport, c'est-à-dire excluant les autres types de revenus, se sont élevées à 13,8 milliards de dollars en 1997. De ce total, les mouvements de marchandises à l'intérieur des frontières canadiennes ont accaparé, comme par le passé, la proportion la plus grande des recettes, soit 72 %. La part des recettes totales tirées du transport transfrontalier s'est accrue de un point de pourcentage, passant de 27 % en 1996 à 28 % en 1997.

Par ailleurs, la proportion des recettes totales tirées du trafic intérieur intraprovincial est passée de 42 % en 1996 à 46 % en 1997, une hausse importante de quatre points, tandis que la part du trafic intérieur interprovincial a connu une baisse de quatre points de pourcentage, passant à 25 % en 1997 contre 29 % en 1996.

1.4 Augmentation de la part des dépenses pour les paiements aux chauffeurs contractants

Les dépenses totales d'exploitation ont atteint 13,2 milliards de dollars en 1997. Les salaires et traitements de même que les paiements pour les chauffeurs contractants furent les catégories de dépenses les plus importantes accaparant respectivement 28 % et 25 % des dépenses totales d'exploitation. La proportion des dépenses pour les chauffeurs contractants avait diminué de quatre points de pourcentage entre 1991 et 1995, passant de

and 1997 to 23% and 25% of total expenses, the highest level since 1991. The increase in expenses for payments to owner operators indicates a new trend among carriers towards this expense category. The share of fuel expenses as well as purchases of transportation services remained stable at 10% respectively between 1996 and 1997.

1.5 Strong performance by local carriers

Starting in 1997, the new NAICS¹ (North American Industrial Classification System) was integrated in the survey of motor carriers of freight. With the adoption of NAICS in 1997, the For-Hire Trucking Survey now offers data on the local and long distance transportation activities of Canadian-based for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more (see figure 2.4). The survey shows that average operating ratios for local and long distance carriers reached 0.92 and 0.93 respectively for 1997.

25 % à 21 %, mais a augmenté en 1996 et 1997 pour représenter 23 % et 25 % des dépenses totales, le niveau le plus élevé depuis 1991. L'augmentation des dépenses consacrées aux paiements pour des chauffeurs contractants indique une nouvelle tendance chez les transporteurs pour cette catégorie des dépenses. La part des dépenses pour le carburant de même que les achats de services de transport est restée stable à 10 % respectivement entre 1996 et 1997.

1.5 Une bonne performance pour les transporteurs locaux

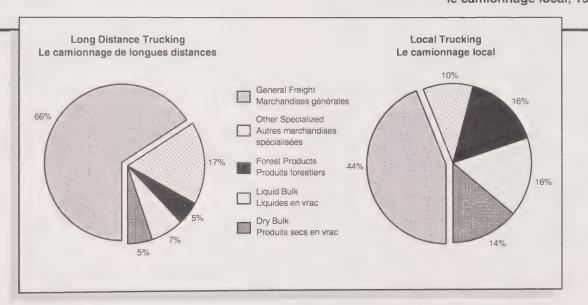
À compter de 1997, la nouvelle classification SCIAN¹ (Système de classification des industries en Amérique du Nord) a été intégrée à l'enquête des transporteurs routiers de marchandises. En raison de la mise en œuvre du SCIAN en 1997, l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui offre maintenant des données sur les activités de transport local et de longues distances des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada déclarant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus (voir le figure 2.4). L'enquête démontre que les ratios moyens d'exploitation pour les transporteurs locaux et de longues distances sont respectivement de 0,92 et 0,93 pour l'année 1997.

Figure 2.4

Long Distance and Local Trucking, 1997

Le camionnage de longues distances et le camionnage local, 1997

Figure 2.4



¹ The North American Industrial Classification System (NAICS) is a new industrial classification system used in Canada, the United States and Mexico which makes it possible to compare statistics on economic activities in the three countries. In addition, NAICS covers a fair number of new industrial activities that have appeared since 1980, the year of the last update of the Standard Industrial Classification (SIC). See Chapter 5 for more details concerning NAICS.

¹ Le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un nouveau système de classification des industries, commun au Canada, aux États-Unis et au Mexique, permettant de comparer les statistiques des activités économiques des trois pays. De plus, le SCIAN couvre un bon nombre de nouvelles industries apparues depuis 1980, année de la dernière mise à jour de la Classification type des industries (CTI). Voir le chapitre 5 pour de plus amples informations sur le SCIAN.



Table 2.1 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics, 1997 - Canada

Tableau 2.1 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques sommaires, 1997 - Canada

			Quarter – Trim	estre	
	I	П	111	IV	Total ⁵
			Number - Nor	mbre	
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs					
enquêtés Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre	706	705	686	735	
total de transporteurs	2,088	2,087	2,069	2,169	
		.	\$'000,000		
General Freight: Truckload – Marchandises générales :					
charge complète	1,246.3	1,476.2	1,412.9	1,457.0	5,592.4
General Freight: Less than Truckload - Marchandises générales :	,	,	,	,,	-,
charge partielle	722.5	720.5	781.7	792.7	3,017.4
Dry Bulk - Produits secs en vrac	191.0	178.1	242.9	242.4	854.4
Liquid Bulk – Liquides en vrac	286.0	267.7	303.0	289.6	1,146.3
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	72.0	79.7	124.1	86.3	362.1
Forest Products – Produits forestiers	243.4	223.8	207.2	248.5	922.9
Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹	481.1	419.3	472.1	498.5	1,871.0
Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport					,
Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées	9.4	24.7	24.2	24.5	82.8
du transport	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7
Other Revenues – Autres Recettes	92.1	99.9	98.7	83.9	374.6
Total Operating Revenues – Recettes totales					
d'exploitation	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1
Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ²	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9
Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et					
dépenses de garage	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9
Owner Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs					
contractants	764.4	803.9	868.6	879.9	3.316.8
Other Purchased Transportation ³ – Achats de services de transport ³	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8
Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93
		ı	Number – Nom	nbre	
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	49,630	52,421	50,372	52,600	
Ohney Manual Character at a stanta	28,102	25,518	25,858	26,874	
Owner Operators - Chauffeurs contractants					

Other includes heavy machinery, etc. - Autres comprend la machinerie lourde, etc.

Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.)

⁵ Except for financial data, the values shown are averages of the Quarterly data. – Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region, 1997

Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de

marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 1997

Regions - Régions	Atla	ntic Region	- Région	de l'Atlani	tique			Québec				1	Ontario		
Quarter *rymestre				-V	Tota 5		.'	1.1	V	Total 5	1	11	11	IV	Tota
							Nu	mber - No	mbre						
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	116	113	110	118		128	131	129	136		166	164	159	163	
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de	150	147	142	152		481	500	497	518		694	674	666	679	
transporteurs								\$.000,000							
General Freight. Truckload – Marchan- dises générales : charge complète	121.1	128.3	122.5	115.7	487.6	231.6	256.6	273.7	303.6	1,065.5	572.8	686.8	626.9	676.5	2,563.
General Freight: Less than Truck- load – Marchandises générales charge partielle	48.8	61.4	77.3	81.4	268.9	116.2	123.9	119.2	122.3	481.6	373.0	343.7	384.5	386.8	1,488.
Dry Bulk - Produits secs en vrac	4.8	7.9	12.7	3.9	29.3	23.6	22.0	39.2	31.1	115.9	75.4	66.8	83.2	104.8	330.
Liquid Bulk - Liquides en vrac	11.4	12.7	11.2	15.5	50.8	30.6	25.5	26.4	26.1	108.6	86.4	83.5	91.9	85.7	347.
Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers	5.8	10.4	14.9	14.8	45.9	10.4	11.0	18.8	11.5	51.7	30.7	30.8	49.9	26.5	137.9
Forest Products - Produits forestiers	22.8	17.6	10.6	22.5	73.5	70.1	56.9	69.3	70.4	266.7	56.0	54.0	53.9	62.5	226.4
Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandises spécialisées ¹	48.9	22.5	27.7	43.2	142.3	80.8	83.6	74.3	77.1	315.8	137.1	143.5	187.2	154.1	621.
Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport	0.4	0.4	0.4	2.4	3.6	2.7	1.0	0.6	1.3	5.6	4.1	18.8	12.5	7.1	42.
Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport	264.1	261.2	277.3	299.4	1,102.0	566.0	580.6	621.5	643.4	2,411.5	1,335.6	1,427.9	1,489.9	1,504.0	5,757.
Other Revenues - Autres Recettes	5.4	4.9	4.4	5.6	20.3	15.8	15.2	17.6	13.7	62.3	47.7	48.6	36.6	30.4	163.
Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation	269.5	266.2	281.7	305.0	1,122.4	581.8	595.8	639.1	657.1	2,473.8	1,383.2	1,476.5	1,526.5	1,534.4	5,920.0
Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ²	63.3	68.9	69.1	68.8	270.1	155.8	166.9	167.6	170.4	660.7	379.2	405.3	417.8	425.8	1,628
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	25.0	20.1	21.2	20.8	87.1	70.4	60.2	69.2	70.3	270.1	119.9	119.9	123.3	126.1	489.
Maintenance and Garage Expenses – Fraisd'entretien et dépenses de garage	20.5	17.2	21.0	19.0	77.7	44.6	46.9	53.2	59.0	203.7	90.6	95.0	96.3	91.8	373.
Owner Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	69.4	75.1	75.0	84.6	304.1	118.5	113.2	132.3	126.0	490.0	290.8	330.3	373.2	378.4	1,372.
Other Purchased Transportation ³ – Achats de services de transport ³	30.5	28.1	28.9	39.0	126.5	53.3	52.2	58.7	79.6	243.8	139.4	155.8	137.9	132.1	565.
Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	46.9	45.1	51.9	54.4	198.3	107.1	116.0	109.8	117.8	450.7	248.0	263.2	262.1	261.2	1,034.
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	255.6	254.5	267.1	286 6	1,063.8	549.7	555.4	590.7	623.1	2,318.9	1,268.0	1,369.5	1,410.7	1,415.3	5,463.
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.96	0.95	0.94	0.95	0.94	0.93	0.92	0.95	0.94	0.92	0.93	0.92	0.92	0.9
							Num	bre - Nomb	ore						
Company Drivers – Conducteurs de la compagnie	3.123	3,039	3,126	3,111		10,112	10,818	9,947	11,200		19,820	21,314	20,427	21,554	
Owner Operators - Chauffeurs contractants	2.391	2,054	1,723	2.573		4,381	3,944	4,162	3,458		10,848	9,657	9,714	10,888	
Total Number of Orivers - Nombre total de conducteurs	5,514	5,093	4.849	5.684		14,493	14,761	14,109	14,658		30,669	30,971	30,142	32,442	

Other includes heavy machinery, etc. – Autres comprend la machinerie lourde, etc. Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

⁴ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.)

Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. - Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles

Table 2.2 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region 1997 -Concluded

Tableau 2.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région 1997 - fin

		Prairie	8				nbia and T inique et li				C	anada			Regions - Régions
- 1	- 11	III	IV	Total ⁵	1	II	Ш	IV	Tota!5	1	П	111	IV	Total ⁵	Quarter - Trimestre
					1	Nı	umber - No	mbre							
199	200	194	218		97	97	94	100		706	705	686	735		Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés
481	478	482	517		282	288	282	303		2,088	2,087	2,069	2,169		Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs
						\$	000.000								transporteurs
254.1	314.1	288.0	279.9	1,136.1	66.7	90.3	101.8	81.3	340.1	1,246.3	1,476.2	1,412.9	1,457.0	5,592.4	General Freight: Truckload – Marchandises générales : charge complè:
153.9	162.7	176.7	170.6	663.9	30.6	28.8	24.0	31.5	114.9	722.5	720.5	781.7	792.7	3,017.4	General Freight: Less than Truckload – Marchandises générales : charge partielle
56.7	57.5	73.3	75.8	263.3	30.5	23.9	34.4	26.8	115.6	191.0	178.1	242.9	242.4	854.4	Dry Bulk - Produits secs en vrac
140.5	131.1	152.8	139.6	564.0	17.1	14.9	20.7	22.7	75.4	286.0	267.7	303.0	289.6	1,146.3	Liquid Bulk - Liquides en vrac
15 0	16 3	22 1	20 1	73.5	10.1	11.2	18.4	13.4	53.1	72.0	79.7	124.1	86.3	362.1	Household Goods Moving — Déménagement d'articles ménagers
41.8	40 6	20.8	29.5	132.7	52.8	54.7	52.8	63.6	223.9	243.4	223.8	207.2	248.5	922.9	Forest Products – Produits forestiers
130 3	104.5	1186	137.3	490.7	84.0	65.2	64.4	86.8	300.4	481.1	419.3	472.1	498.5	1,871.0	Other Specialized Freight ¹ – Autres marchandise spécialisées ¹
09	3 0	9.5	8.7	22.1	1.3	1.5	1.2	5.0	9.0	9.4	24.7	24.2	24.5	82.8	Other Transportation Revenue – Autres recettes tirées du transport
793.0	829.8	861.8	861.6	3,346.2	293.1	290.5	317.7	331.2	1,232.5	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7	Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport
16.7	23 4	27 3	19 9	87.3	6 4	7.8	12 8	14.2	41.2	92 1	99.9	98.7	83.9	374.6	Other Revenues – Autres Recettes
809.7	853.2	889.1	881.5	3,433.5	299.6	298.3	330.5	345.4	1,273.8	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1	Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation
200.6	220.7	220.4	219.2	860.9	72.9	84.6	86.1	87.3	330.9	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7	Salaries and Wages ² – Salarres et traitements ²
77 6	68.8	76 4	77 7	300.5	29.1	25.7	29.0	25.0	108.8	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9	Fuel Expenses - Dépenses pour le carburan
55 7	62 9	63.6	58 9	241.1	22.7	22.1	24.8	24.3	93.9	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9	Maintenance and Garage Expenses – Frais d'entretien et dépenses de garage
205.0	204.3	210.8	212.1	832.2	80.6	81.0	77.2	78.8	317.6	764.4	803.9	868.6	879.9	3,316.8	Owner Operator Expenses – Palements pou les chauffeurs contractants
82.7	82.0	85.0	82.8	332.5	24.8	18.0	20.6	23.3	86.7	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8	Other Purchased Transportation ³ – Achats of services de transport ³
147.0	167.7	167.1	163.7	645.5	45.5	48.7	63.2	69.2	226.6	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7	Miscellaneous Expenses ⁴ - Autres dépenses
768.7	806.5	823.4	814.4	3,213.0	275.6	280.0	301.0	308.0	1,164.6	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8	Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation
0.95	0.95	0.93	0.92	0.94	0.92	0.94	0.91	0.89	0.91	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93	Operating Ratio - Ratio d'exploitation
						Num	bre – Nom	bre							
2,392	12,819	12,311	12,556	•••	4,182	4,432	4,560	4,179		49,630	52,421	50,372	52,600	• • •	Company Drivers – Conducteurs de la compagnie
7,362	7,192	7,304	6,928		3,119	2,671	2,956	3,027		28,102	25,518	25,858	26,874		Owner Operators – Chauffeurs contractants
9,754	20,011	19,615	19,484		7,301	7,104	7,516	7,206		77,732	77,939	76,230	79,474		Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs

Other includes heavy machinery, etc. - Autres comprend la machinerie lourde, etc.

Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

⁴ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances,

⁵ Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles

Table 2.3 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: General and Specialized Freight by Quarter, 1997

Tableau 2.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Marchandises générales et spécialisées selon le trimestre,

		1997				
	Qu	arter I – Trimestre I	Quar	ter II – Trimestre II		
	General Freight Marchandises	Specialized Freight Marchandises	Total	General Freight Marchandises	Specialized Freight Marchandises	Tota
	générales	spécialisées		générales	spécialisées	
			Num	ber - Nombre		
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés	305	401	706	296	409	705
Estimated Total Number of Carners – Estimation du nombre total de transporteurs	921	1,167	2,088	900	Freight Freight Freight Indises Marchandises spécialisées re 296 409 900 1,187 3,106.2 1,383.7 542.4 404.0 495.2 308.7 160.7 134.1 113.8 130.2 237.7 98.3 416.0 224.7 ,965.9 1,300.0 0.93 0.94	2,087
<u> </u>			1	\$'000,000		
Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation	1,993.1	1,350.7	3,343.8	2,106.2	1,383.7	3,490.0
Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹	514.3	357.5	871.8	542.4	404.0	946.4
Owner Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants	436.7	327.7	764.4	495.2	308.7	803.9
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	175.6	146.4	322.0	160.7	134.1	294.8
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	108.8	125.3	234.1	113.8	130.2	244.0
Purchased Transportation ² – Achats de services de transport ²	226.0	104.7	330.7	237.7	98.3	336.0
Other Expenses ³ – Autres dépenses ³	375.7	218.9	594.5	416.0	224.7	640.7
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	1,837.1	1,280.6	3,117.6	1,965.9	1,300.0	3,265.9
Operating Ratio Ratio d'exploitation	0.92	0.95	0.93	0.93	0.94	0.94
			Numbe	er – Nombre		
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	28,184	21,445	49,630	28,913	23,507	52,421
Owner Operators - Chauffeurs contractants	16,380	11,722	28,102	15,724	9,795	25,518
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	44,565	33,167	77,732	44,637	33,302	77,939

Including employee benefits. — Comprend les avantages sociaux.
Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. — Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

Table 2.3 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: General and Specialized Freight by Quarter, 1997 - Concluded

Tableau 2.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :

Marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 1997 - fin

			,						
		Total		e IV	er IV – Trimestro	Quarte	e III	er III – Trimestr	Quarte
	Total	Specialized Freight Marchan- dises spécialisées	General Freight Marchan- dises générales	Total	Specialized Freight Marchan- dises spécialisées	General Freight Marchan- dises générales	Total	Specialized Freight Marchan- dises spécialisées	General Freight Marchan- dises générales
				nbre	Number - Nor				
Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêté	•••	•••		735	419	316	686	388	298
Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs	***			2,169	1,197	972	2,069	1,156	913
					\$'000,000				
Total Operating Revenues – Recet totales d'exploitation	14,224.1	5,689.7	8,534.4	3,721.4	1,471.9	2,249.6	3,666.9	1,483.4	2,183.5
Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹	3,750.7	1,536.9	2,213.7	971.5	375.4	596.0	961.0	400.0	561.0
Owner Operator Expenses – Dépens pour les chauffeurs contractants	3,316.8	1,269.5	2,047.4	893.1	344.4	548.7	899.1	304.4	594.8
Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant	1,255.9	572.3	683.6	320.0	145.1	174.9	319.1	146.7	172.4
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	989.9	520.1	469.8	252.9	127.9	125.0	258.9	136.7	122.2
Purchased Transportation ² – Achats de services de transport ²	1,354.8	430.6	924.2	356.9	122.1	234.8	331.2	105.5	225.7
Other Expenses ³ – Autres dépenses	2,555.7	984.4	1,571.3	653.1	249.6	403.6	630.6	270.8	359.8
Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation	13,223.8	5,314.0	7,910.0	3,447.5	1,364.6	2,082.9	3,399.8	1,364.1	2,035.8
Operating Ratio – Ratio	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.93	0.92	0.93
d'exploitation				re	umber – Nomb	N			
Company Drivers – Conducteurs de compagnie				52,600	21,525	31,074	50,372	21,436	28,936
Owner Operators – Chauffeurs contractants				26,874	10,201	16,673	25,858	9,796	16,062
Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs	***		***	79,474	31,726	47,747	76,230	31,232	44,998

Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.
Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. – Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

Table 2.4

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Summary Statistics by Quarter, 1997

Tableau 2.4

Enquête Trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon le trimestre, 1997

Quarter – Trimestre	1	II.	III	IV	Total ¹
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans	706	705	686	735	
l'échantillon Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de	700	703	000	700	
transporteurs	2,088	2,087	2,069	2,169	
Operating Revenues - Recettes d'exploitation			\$'000,000		
Domestic - Intérieur					
Intraprovincial – Intraprovinciaux	1,422.0	1,563.7	1,706.3	1,739.4	6,431.4
Interprovincial - Interprovinciaux	899.5	903.3	854.4	841.2	3,498.4
Domestic - Total - Trafic intérieur	2,321.5	2,467.0	2,560.7	2,580.7	9,929.9
International – Internationaux					
Into Canada – À destination du Canada	462.8	428.4	480.3	501.8	1,873.3
Out of Canada - En provenance du Canada	464.6	488.8	519.6	554.3	2,027.3
International – Total – Internationaux	927.3	917.2	999.9	1,056.1	3,900.6
Other Movements – Autres mouvements	3.0	5.9	7.7	2.8	19.4
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	3,251.8	3,390.1	3,568.2	3,639.6	13,849.7
Other Revenues – Autres recettes	92.1	99.9	98.7	83.9	374.6
Operating Revenues - Total - Recettes d'exploitation	3,343.8	3,490.0	3,666.9	3,723.4	14,224.1
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation			\$'000,000		
Salaries & Wages ² – Salaires et traitements ² Payments to Owner Operators – Paiements aux chauffeurs	871.8	946.4	961.0	971.5	3,750.7
contractants	764.4	803.9	868.6	879.9	3,316.8
Fuel (incl. fuel tax) - Carburant (incl. la taxe sur le carburant)	322.0	294.8	319.1	320.0	1,255.9
Maintenance Expenses – Dépenses d'entretien	234.1	244.0	258.9	252.9	989.9
Purchased Transportation ³ – Achats de services ³ de transport	330.7	336.0	331.2	356.9	1,354.8
Other Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴	594.5	640.7	654.2	666.3	2,555.7
Operating Expenses - Total - Dépenses d'exploitation	3,117.6	3,265.9	3,392.8	3,447.5	13,223.8
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.93	0.94	0.93	0.93	0.93
		Nu	mber – Nombre	е	
Company Employees – Employés de la compagnie	90,668	96,247	89,885	89,816	
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	49,630	52,421	50,372	52,600	
Owner Operators - Chauffeurs contractants	28,102	25,518	25,858	26,874	• • •
Number of Trucks - Nombre de camions	7,007	8,655	7,977	7,808	
Number of Road Tractors – Nombre de tracteurs routiers	40,802	41,320	42,298	42,537	

Except for financial data, the values shown are averages of the quarterly data. — Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Including employee benefits - Comprend les avantages sociaux.

Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

⁴ Includes terminal expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.5

QMCF For-hire Carriers, Summary Statistics by
North American Industrial Classification System,
1997

Tableau 2.5
ETTRM Transporteurs pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le système de classification des industries de l'Amérique du Nord, 1997

	Genera	al Freight	Speciali	zed Freight		T-4-1	
		nandises érales	Marchandises spécialisées Long			Total	
	Local	Long Distance	Local	Long Distance	Local	Long Distance	
	Local	Longue Distance	Local	Longue Distance	Local	Longue distance	
Number of Corriers in County			Number	- Nombre			
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon Estimated Number of Carriers –	72	232	116	213	188	445	
Nombre estimatif de transporteurs	216	710	420	606	636	1,316	
Opposition Recognition Recognition			\$'00	00,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation							
Transportation Revenue – Recettes tirées du	0404	4.040.4	044.4	070.0		0.040.0	
transport Other Revenues – Autres recettes	246.1 7.5	1,840.4 39.7	311.4 10.8	972.6 25.1	557.5 18.3	2,813.0 64.8	
Operating Revenues Total Basette							
Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation	253.6	1,880.1	322.2	997.7	575.8	2,877.8	
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation							
Salaries & Wages – Salaires et traitements	88.5	464.9	96.5	252.1	185.0	717.0	
Payments to Owner Operators – Paiements aux chauffeurs contractants	43.4	468.5	40.3	259.5	83.7	728.0	
Fuel (incl. fuel tax) - Carburant (incl. la taxe sur							
le carburant) Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	20.3 16.9	150.6 100.5	40.6 36.9	98.0 88.3	60.9 53.8	248.6 188.8	
Purchased Transportation – Achats de services	10.5	100.5	30.5	00.3	55.6	100.0	
de transport	16.1	215.0	19.5	82.4	35.6	297.4	
Miscellaneous Expenses – Autres dépenses	52.0	340.8	60.4	156.8	112.4	497.6	
Operating Expenses – Total – Dépenses							
d'exploitation	237.2	1,740.3	294.2	937.1	531.4	2,677.4	
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.93	0.91	0.94	0.92	0.93	
	Number - Nombre						
Company Employees – Employés de la compagnie Number of Owner Operators – Nombre de	9,078	46,482	9,425	21,963	18,503	68,445	
chauffeurs contractants	1,594	14,616	1,832	7,788	3,426	22,404	
Number of Trucks – Nombre de camions	1,236	2,688	1,473	1,500	2,709	4,188	
Number of Road Tractors - Nombre de tracteurs routiers	4,222	20,798	4,451	11,549	8,673	32,347	
Distance Traveled by Road Tractors - Total -			2000	000 1/			
Distance parcourue par tracteur routier			000,	000 Km			
by Company Drivers - par les conducteurs de la	00.4	650.0	138.0	382.7	234.1	1 033.6	
compagnie by Owner Operators – par les chauffeurs	96.1	650.9	136.0	304.1	204.1	1 000.0	
contractants	37.7	510.8	26.7	266.9	64.4	777.7	

Section 2

Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 1997

The estimated size of the population in the 1997 survey (annual supplement Q5) was 2,349 carriers. This represents an increase in comparison with the 2,197 carriers in 1996. The results of this survey of for-hire motor carriers of freight for 1997 are based on the new North American Industry Classification System (NAICS), which replaces the Standard Industrial Classification (SIC), as were the 1997 quarterly surveys.

2.1 Increased profitability

Analysis of the 1997 balance sheet data reveals that Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more were generally more profitable in 1997 than in the previous four years. The companies generated net operating revenues of \$684 million (\$14.3 billion in total revenues and \$13.6 billion in total expenses). The operating profit margin was higher in 1997 (4.8%) than the margins posted between 1993 and 1996 (Table 2.6).

The operating profit margin for theses carriers increased everywhere in Canada in 1997. By region, the most significant changes in 1997 took place in Ontario, British Columbia, the Prairie Provinces and the Atlantic Region, where profit margins increased by at least 1.5 percentage points (Figure 2.5 and Table 2.7). The operating profit margin increased by 1.6 percentage points between 1996 and 1997 for general freight carriers, whereas for trucking companies in the bulk freight

Section 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997

La taille estimée de la population dans l'enquête supplément annuel (T5) 1997 a atteint 2 349 transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. Ce nombre représente une augmentation comparativement aux quelques 2 197 transporteurs en 1996. Les résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour 1997 découlent de la nouvelle classification type des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) qui remplace la Classification type des industries (CTI), tout comme pour l'enquête trimestrielle.

2.1 Augmentation de la rentabilité

L'analyse des données du bilan financier de 1997 démontre que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus) furent de façon générale plus rentables en 1997 qu'au cours des quatre dernières années. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 684 millions de dollars (recettes totales de 14,3 milliards de dollars et dépenses totales de 13,6 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation fut plus élevée en 1997 (4.8 %) que celles enregistrées entre 1993 et 1996 (tableau 2.6).

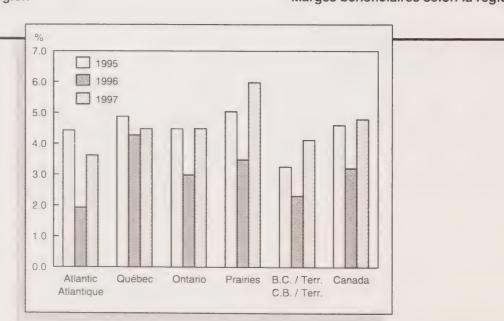
La marge bénéficiaire d'exploitation pour ce groupe de transporteurs a connu une hausse dans toutes les régions canadiennes en 1997. Par région, les changements les plus notables en 1997 furent enregistrés en Ontario, en Colombie-Britannique, dans les Prairies et dans la région de l'Atlantique où les marges bénéficiaires furent en hausse d'au moins un point et demi de pourcentage (Figure 2.5 et tableau 2.7). La marge bénéficiaire d'exploitation augmentait de 1,6 point de pourcentage entre 1996 et 1997 pour le transport de marchandises générales alors que

Figure 2.5

Profit Margins by Region

Marges bénéficiaires selon la région

Figure 2.5



industry, the operating profit margin edged up by nearly one half of a percentage point between 1996 and 1997 (Table 2.8).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased by three quarters of a percentage point in 1997 as compared to 1996 from 2.5% to 3.3% in 1997 (Table 2.10). Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) also posted a higher operating profit margin in 1997 as compared to 1996. In particular, medium-sized carriers (annual revenues of between \$1 and \$2 million, of between \$2 and \$5 million, and of between \$5 and \$12 million) posted operating profit margins of 6.3%, 6.5% and 3.6% respectively in 1997 (Table 2.10).

2.2 Changes in short-term liquidity

The financial performance of for-hire motor carriers of freight in 1997 resulted in an improvement of all financial indicators shown on their aggregate balance sheets for 1997, as compared to 1996. Total assets in 1997 were \$7.0 billion, up an average of 5% per carrier.

Total liabilities were \$4.7 billion in 1997, up an average of 7% per carrier from 1996. The proportion of long-term debt relative to total liabilities remained stable in 1997 at 48%. Shareholders' interest grew to \$2.4 billion between 1996 and 1997, a sizeable increase of 17% on average per carrier.

The 1997 short-term liquidity of for-hire carriers was greater than that of 1996, as the working capital ratio reached 1.160 in 1997, up from 1.069 in 1996. Between 1996 and 1997, the working capital ratio posted gains for the general freight industry, the bulk freight industry, forest products, and other specialized freight, and fell for movers (Table 2.8).

Likewise, there was an increase in short-term liquidity between 1996 and 1997 for medium-sized and large carriers and for top carriers (Table 2.10). By region, short-term liquidity fluctuated both up and down: it improved in Québec, in Ontario, in the Prairies and in British Columbia, and deteriorated in the Atlantic region and the Territories (Table 2.7).

2.3 Marked improvement in long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, improved markedly in 1997. This ratio moved to 0.490 in 1997 from 0.530 in 1996, the best results posted since 1993 (Table 2.6). In recent years, the proportion of long-term debt to total liabilities improved by 4% between 1994 and 1995 and reached 50% in 1995, dropping by 2% to 48% in 1996 and 1997. In 1997, Ontario carriers, who account for about 40% of all operating revenues in Canada, had a long-term debt to equity ratio of 0.500, allowing them, after several years, to finally move closer to the Canadian average of 0.490. The long-term debt to equity ratio increased substantially for the bulk freight industry, and dropped for the general freight industry, forest products, and other specialized freight (Table 2.8). Based on the new Industrial Classification,

les entreprises de camionnage oeuvrant dans l'industrie des produits en vrac ont vu leur marge bénéficiaire d'exploitation s'accroître de près d'un demi point de pourcentage (tableau 2.8).

Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions en recettes annuelles) augmentait de trois quarts de point de pourcentage en 1997 par rapport à 1996 passant de 2.5 % en 1996 à 3.3 % en 1997. Les transporteurs pour compte d'autrui de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré une marge bénéficiaire d'exploitation supérieure en 1997 par rapport à 1996. Plus spécifiquement, les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles entre 1 et 2 millions de dollars, entre 2 et 5 millions de dollars et entre 5 et 12 millions de dollars) obtiennent une marge bénéficiaire d'exploitation respective de 6.3 %, 6.5 % et 3.6 % en 1997 (tableau 2.10).

2.2 Variation de la solvabilité à court terme

La performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui en 1997 s'est traduit par une amélioration de tous les indicateurs financiers tel qu'ils apparaissent sur leurs bilans financiers agrégés de 1997 comparativement à 1996. L'actif total en 1997 a atteint 7,0 milliards de dollars, soit une hausse moyenne par transporteur d'environ 5 % par rapport à 1996 (tableau 2.6).

Par ailleurs, le passif total a atteint 4,7 milliards de dollars en 1997, une hausse moyenne par transporteur de 7 %. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est demeurée stable en 1997 à 48 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté pour atteindre 2,4 milliards de dollars entre 1996 et 1997, une hausse moyenne importante de 17 % par compagnie.

En 1997, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré une solvabilité à court terme supérieure à 1996. Le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1.069 en 1996 contre 1.160 en 1997. Entre 1996 et 1997, le ratio du fonds de roulement a augmenté dans les industries de marchandises générales, des produits en vrac, des produits forestiers, et des autres marchandises spécialisées tandis qu'il a diminué pour le groupe des déménageurs (tableau 2.8).

Également, la solvabilité à court terme a augmenté de 1996 à 1997 chez les transporteurs de tailles moyenne et grande et chez les principaux transporteurs (tableau 2.10). Selon la région, la solvabilité à court terme a varié positivement et négativement, elle s'est améliorée au Québec, en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique tandis qu'elle s'est détériorée dans la région de l'Atlantique et dans les Territoires (tableau 2.7).

2.3 Amélioration marquée de la solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, telle que mesurée par le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires, s'est nettement améliorée en 1997. Ce ratio est passé à 0.490 en 1997 de 0.530 en 1996, le meilleur résultat observable depuis 1993 (tableau 2.6). Au cours des dernières années, la proportion de la dette à long terme sur le passif total s'était accrue de 4 % de 1994 à 1995 pour s'établir à 50 % en 1995 et connaître une baisse de 2 % en atteignant une proportion de 48 % en 1996 et 1997. En 1997, les transporteurs de l'Ontario qui cumulent près de 40 % des recettes d'exploitation au Canada ont un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0.500, ce qui leur permet, après plusieurs années, de se rapprocher enfin de la moyenne canadienne (0.490). Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires s'est accru significativement pour l'industrie des produits en vrac et a diminué pour les industries

local carriers differed from long-distance carriers with a long-term debt to equity ratio of 0.40 as compared to 0.51 (Table 2.9).

2.4 Financial leverage up substantially

In 1997, return on equity (19.6%, as compared to 11.2% in 1996, 15.7% in 1995 and 17.5% in 1994) was higher than the return on capital employed (16.5%) (Table 2.6). This means that, in 1997, for-hire trucking companies posted a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. While financial leverage was up in all regions in 1997, in contrast to 1996 when it was down in most regions, except in British Columbia and in the Territories (Table 2.7). By type of activity, financial leverage was up in 1997 in all industries, except for forest products (Table 2.8). By company size, financial leverage was up for medium-sized and large carriers, and down for top carriers, i.e. 10.7% for the return on equity as compared to 12.7% for the return on capital employed (Table 2.10). Note that financial leverage was also up for local carriers and long-distance carriers (Table 2.9).

2.5 Trends for leased equipment remained unchanged

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 1997 survey results, the equipment in service was just over 144,000 units, i.e. an average of 61 per carrier (Table 2.11). The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) remained stable between 1996 and 1997 at 18%. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 20% for general freight carriers and 13% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and insulated semi-trailers and low beds) was 20% for general freight carriers and 16% for specialized freight carriers (Table 2.12).

de marchandises générales, de produits forestiers et des autres marchandises spécialisées (tableau 2.8). Selon la nouvelle classification industrielle, les transporteurs routiers locaux se démarquent des transporteurs de longues distances avec un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0.40 contre 0.51 (tableau 2.9).

2.4 Effet de levier en hausse significative

En 1997, le rendement de l'avoir se situant à 19.6 % (comparativement à 11.2 % en 1996, à 15.7 % en 1995 et à 17.5 % en 1994) a surpassé le rendement des capitaux employés (16.5 %) (tableau 2.6). C'est donc dire que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1997 ont enregistré un rendement sur l'avoir des actionnaires supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés. Il dégage plus de marge de manœuvre pour le financement des opérations de l'entreprise. Alors qu'il fut positif dans l'ensemble des régions en 1997, l'effet de levier fut négatif dans la majorité des régions en 1996, sauf en Colombie-Britannique et dans les Territoires (tableau 2.7). En 1997, selon le type d'activité, l'effet de levier fut positif dans l'ensemble des industries, sauf celle des produits forestiers (tableau 2.8). Selon la taille des entreprises, l'effet de levier fut positif pour les transporteurs de tailles moyenne et grande et négatif pour les principaux transporteurs, soit 10.7 % pour le rendement de l'avoir contre 12.7 % pour le rendement des capitaux employés (tableau 2.10). Notons que l'effet de levier est aussi positif pour le camionnage local et de longues distances (tableau 2.9).

2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des informations sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 1997, le matériel en service représente un peu plus de 144 000 unités, soit une moyenne de 61 par transporteur (tableau 2.11). La proportion du matériel en service loué (semiremorques et autre matériel) est restée stable entre 1996 et 1997 à 18 %. Selon le genre d'activité, les données montrent pour les transporteurs de marchandises générales que les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentent 20 % de la flotte et 13 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées. La proportion de semi-remorques louées (semiremorques thermiques, non thermiques et surbaissées) est de 20 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 16 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (tableau 2.12).

Table 2.6

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire
Carriers, Summary of Financial Statistics¹ 1993-1997

Tableau 2.6
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières¹, 1993-1997

	sommaire des statistiques financières ¹ , 1993-1997					
	1993	1994	1995	1996	1997	
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans						
l'échantillon Estimated Total Number of Carriers – Nombre estimatif total de		542	588	618	791	
transporteurs Teams of California (California)	1,580	1,734	2,144	2,197	2,349	
Balance Sheet - Bilan			\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme Current Liabilities – Passifs à court terme	1,739.9 1,762.7	2,083.2 2,049.3	2,264.5 2,107.8	2,409.5 2,255.0	2,804.9 2,420.0	
Working Capital – Fonds de roulement	-22.8	33.9	156.7	154.5	384.8	
Long-Term Assets – Actifs à long terme	2,822.0	3,301.2	3,688.2	3,822.9	4,220.5	
Net Assets – Actif net	2,799.2	3,335.1	3,844.9	3,977.4	4,605.3	
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	1,473.8 1,325.4	1,728.3 1,606.8	2,093.3 1,751.6	2,106.5 1,870.9	2,253.9 2,351.4	
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	2,799.2	3,335.1	3,844.9	3,977.4	4,605.3	
Income Statement – État des revenus et dépenses			\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	9,222.0 8,929.4	10,962.7 10,470.7	12,127.5 11,569.5	13,102.6 12,682.1	14,271.2 13,587.2	
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	292.5	492.0	558.0	420.5	684.0	
Other Revenues – Autres recettes Other Expenses – Autres dépenses	230.3 312.6	390.5 486.3	437.7 610.6	260.0 385.8	380.1 449.3	
Net Other Income – Autres recettes nettes	-82.4	-95.8	-172.9	-125.8	-69.2	
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	210.2	396.2	385.0	294.7	614.8	
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	63.5	115.2	110.9	85.7	154.0	
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains / pertes extraordinaires	146.7	281.0	274.1	209.0	460.7	
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	***	8.3	4.3	10.3	7.2	
Net Profit – Recettes nettes	146.7	272.7	269.8	198.7	453.5	
Financial Ratios – Ratios financiers					- W-	
Profitability – Rentabilité Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation Operating Ratio – Ratio d'exploitation Return on Assets – Rendement de l'actif	3.17% 0.97 3.22%	0.96	4.60% 0.95 4.61%	3.21% 0.97 3.35%	4.79% 0.95 6.56%	
Leverage – Levier financier Return on Equity – Rendement de l'avoir Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	11.07% 11.95% 2.69	6 15.79%	15.65% 14.61% 3.18	11.17% 11.56% 2.78	19.59% 16.49% 5.25	
Solvency - Solvabilité Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.987	1.016	1.074	1.069	1.160	
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.527	0.518	0.544	0.530	0.490	

Data are from the Annual Motor Carners of Freight Survey (Supplement – Q5). – Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Supplément – T5).

Table 2.7

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Financial Statistics by Region, 1997

Tableau 2.7
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 1997

			-			Dritinh	Toggitagian
	Canada	Atlantic Region	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia	Territories
	Carlada	Région de l'Atlantique	quebec	Ontano		Colombie- Britannique	Territoires
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs	791	136	135	174	242	99	5
dans l'échantillon Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	2,349	175	514	745	595	315	5
Balance Sheet – Bilan				\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme Current Liabilities – Passifs à court terme	2,804.9 2,420.0	235.8 199.2	459.4 436.5	1,102.3 914.7	773.7 663.8	222.9 193.6	10.8 12.3
Norking Capital – Fonds de roulement	384.8	36.6	23.0	187.7	109.9	29.2	-1.5
ong-Term Assets – Actifs à long terme	4,220.5	285.1	782.9	1,552.6	1,242.3	338.9	18.7
Net Assets - Actif net	4,605.3	321.7	805.9	1,740.3	1,352.2	368.1	17.2
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	2,253.9 2,351.4	143.9 177.7	400.6 405.2	872.4 867.9	650.1 702.1	173.5 194.6	13.4 3.9
ong-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	4,605.3	321.7	805.9	1,740.3	1,352.2	368.1	17.2
ncome Statement – État des revenus et dépenses				\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	14,271.2 13,587.2	1,234.8 1,190.2	2,417.2 2,308.8	5,493.3 5,246.5	3,931.0 3,696.1	1,157.3 1,109.7	37.6 35.9
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	684.0	44.6	108.4	246.8	235.0	47.5	1.6
Other Revenues – Autres recettes Other Expenses – Autres dépenses	380.1 449.3	11.9 15.5	76.3 87.1	138.5 180.5	116.7 121.3	14.4 22.0	22.5 23.0
Net Other Income – Autres recettes nettes	-69.2	-3.6	-10.8	-42.0	-4.6	-7.6	-0.5
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	614.8	41.0	97.6	204.8	230.3	40.0	1.1
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	154.0	9.2	26.4	47.8	60.5	9.9	0.2
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains / pertes extraordinaires	460.7	31.8	71.2	156.9	169.8	30.1	0.9
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	7.2	1.0	1.7	3.2	0.7	0.6	0.0
Net Profit – Recettes nettes	453.5	30.8	69.6	153.7	169.1	29.5	0.9
Financial Ratios - Ratios financiers							
Profitability – Rentabilité Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation Operating Ratio – Ratio d'exploitation Return on Assets – Rendement de l'actif	4.79% 0.95 6.56%	0.96	4.48% 0.96 5.73%	4.49% 0.96 5.91%	5.98% 0.94 8.42%	0.96	0.96
Leverage – Levier financier Return on Equity – Rendement de l'avoir Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	19.59% 16.49% 5.25		17.58% 15.60% 4.47	18.08% 15.10% 4.52	24.199 19.809 7.15		
Solvency – Solvabilité Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long	1.160	1.180	1.050	1.210	1.170	1.150	0.880
terme sur l'avoir des actionnaires	0.490	0.450	0.500	0.500	0.480	0.470	0.770

Table 2.8
For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 1997

Tableau 2.8

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 1997

Activity, 1997	S	ommaires	selon le g	genre d'ac	tivité, 19	97	
	General Freight	Movers	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Specialized Freight	All Industries
	Marchan- dises générales	Démé- nageurs	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres mar- chandises spécialisées	Toutes les Industries
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs							
dans l'échantillon Estimated Total Number of Carriers – Estimation du	338	89	91	80	58	135	791
nombre total de transporteurs	1,056	178	248	238	242	388	2,349
Balance Sheet – Bilan			-	\$'000,000			
Current Assets – Actifs à court terme	1,678.9	93.1	258.3	181.5	151.1	441.9	2,804.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	1,428.4	86.6	252.1	166.3	135.1	351.5	2,420.0
Working Capital Fonds de roulement	250.5	6.5	6.2	15.2	16.0	90.4	384.8
Long-Term Assets – Actifs à long terme	1,983.7	134.3	508.0	428.4	395.0	771.0	4,220.5
Net Assets Actif net	2,234.2	140.8	514.2	443.6	411.0	861.5	4,605.3
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	1,067.6	71.5	261.4	247.0	175.2	431.2	2,253.9
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	1,166.7	69.3	252.7	196.6	235.8	430.3	2,351.4
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	2,234.2	140.8	514.2	443.6	411.0	861.5	4,605.3
Income Statement – État des revenus et dépenses				\$'000,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation	8,363.0	523.2	1.235.0	971.0	794.1	2,385.0	14,271.2
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	8,001.7	503.1	1,155.4	920.2	764.3	2,242.6	13,587.2
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitati	361.3	20.1	79.6	50.8	29.8	142.3	684.0
Other Revenues – Autres recettes	175.8 223.6	8.1 9.4	46.2	25.5	87.5	37.0	380.1
Other Expenses – Autres dépenses			30.2	33.6	90.5	62.0	449.3
Net Other Income – Autres recettes nettes	-47.8	-1.3	16.0	-8.1	-2.9	-25.0	-69.2
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	313.4	18.9	95.6	42.7	26.8	117.4	614.8
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	83.3	2.2	23.3	11.8	7.1	26.4	154.0
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes		40.0			40.0		
avant gains/pertes extraordinaires	230.2	16.6	72.3	30.9	19.8	91.0	460.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	5.3	0.2	0.1	0.0	0.1	1.5	7.2
Net Profit – Recettes nettes	224.9	16.4	72.1	30.9	19.7	89.5	453.5
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability – Rentabilité Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	4.32%	3.85%	6.45%	5.23%	3.75%	% 5.97%	4.79%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.96	0.94	0.95	0.96	0.94	0.95
Return on Assets – Rendement de l'actif	6.28%	7.31%	9.43%	5.07%	3.62%	% 7.50%	6.56%
Leverage – Levier financier Return on Equity – Rendement de l'avoir	19.73%	23.97%	28.60%	15.72%	8.39%	6 21.15%	19.59%
Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés	17.25%	17.39%	22.12%	11.47%	9.35%	6 16.99%	16.49%
interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	5.36	4.35	6.26	6.22	3.32	5.04	5.25
Solvency – Solvabilité Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement	1.180	1.070	1.020	1.090	1.120	1.260	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme							
sur l'avoir des actionnaires	0.480	0.510	0.510	0.560	0.430	0.500	0.490

Table 2.9

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, Summary of Financial Statistics¹, by Local and Long Distance, 1997

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières¹, selon le camionnage local et sur de longues distances, 1997

		Ca	amionnag	e local et	sur de lon	gues dista	inces, 199	7
	Genera	al Freight	Specialize	ed Freight	Total exclud	ding Movers	Movers	Total
		andises érales	Marcha spécia			luant les ageurs	Démé- nageurs	
	Local	Long Distance	Local	Long Distance	Local	Long Distance		
		Longue Distance		Longue Distance		Longue Distance		
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs dans l'échantillon	104	234	113	251	217	485	89	791
Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de transporteurs	290	765	385	731	675	1,496	178	2,349
Balance Sheet - Bilan				\$'00	0,000			
Current Assets – Actifs à court terme Current Liabilities – Passifs à court terme	218.3 206.7	1,460.6 1,221.7	242.6 199.4	790.2 705.6	460.9 406.1	2,250.8 1,927.3	93.1 86.6	2,804.9 2,420.0
Working Capital – Fonds de roulement	11.6	238.9	43.2	84.6	54.8	323.6	6.5	384.8
Long-Term Assets – Actifs à long terme	286.5	1,697.2	464.4	1,638.0	751.0	3,335.2	134.3	4,220.5
Net Assets - Actif net	298.1	1,936.1	507.7	1,722.6	805.8	3,658.7	140.8	4,605.3
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	138.6 159.5	929.0 1,007.2	184.9 322.8	930.0 792.6	323.5 482.3	1,858.9 1,799.8	71.5 69.3	2,253.9 2,351.4
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	298.1	1,936.1	507.7	1,722.6	805.8	3,658.7	140.8	4,605.3
Income Statement – État des revenus et dépenses				\$'00	0,000			
Operating Revenues – Recettes d'exploitation Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	1,068.8 1,021.1	7,294.2 6,980.7	1,099.3 1,016.5	4,285.6 4,065.9	2,168.1 2,037.6	11,579.9 11,046.6	523.2 503.1	14,271.2 13,587.2
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation	47.7	313.6	82.8	219.7	130.5	533.3	20.1	684.0
Other Revenues – Autres recettes Other Expenses – Autres dépenses	65.2 62.8	110.6 160.8	51.4 48.9	144.9 167.4	116.6 111.7	255.5 328.2	8.1 9.4	380.1 449.3
Net Other Income – Autres recettes nettes	2.4	-50.2	2.4	-22.5	4.8	-72.7	-1.3	-69.2
Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt	50.1	263.3	85.2	197.3	135.4	460.6	18.9	614.8
Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu	10.0	73.3	13.1	55.4	23.1	128.7	2.2	154.0
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	40.1	190.0	72.1	141.8	112.3	331.9	16.6	460.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	3.4	1.9	0.9	0.9	4.3	2.8	0.2	7.2
Net Profit - Recettes nettes	36.7	188.2	71.3	140.9	108.0	329.1	16.4	453.5
Financial Ratios – Ratios financiers		_						
Profitability – Rentabilité Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation	4.46%	4.30%	7.53%	5.13%	6.02%	4.61%	3.85%	4.79
Operating Ratio – Ratio d'exploitation Return on Assets – Rendement de l'actif	0.96 7.95%	0.96 6.02%	0.92 10.20%	0.95 5.84%	0.94 9.26%	0.95 5.94%	0.96 7.31%	0.95 6.56 %
Leverage – Levier financier Return on Equity – Rendement de l'avoir Return on Capital Employed – Rendement des	25.15%	18.87%	22.35%	17.89%	23.28%	18.44%	23.97%	19.59%
capitaux employés Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture	19.50%	16.90%	18.34%	14.88%	18.77%	15.95%	17.39%	16.49
des intérêts	7.25	5.12	11.85	4.34	9.53	4.74	4.35	5.25
Solvency – Solvabilité Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à	1.060	1.200	1.220	1.120	1.130	1.170	1.070	1.160
long terme sur l'avoir des actionnaires	0.470	0.480	0.360	0.540	0.400	0.510	0.510	0.490

[†] Data are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey (Supplement – Q5). – Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Supplément – T5).

Table 2.10

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Financial Statistics by Revenue Size, 1997

Tableau 2.10

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la taille des recettes, 1997

		Size of carrie	ers – Taille des t	ransporteurs	
	> \$1M to/à < \$2M	> \$2M to /à < \$5M	> \$5M to/à < \$12M	> \$12M to/à < \$25M	> \$25M
Number of Carriers in Sample – Nombre de transporteurs	254	214	138	116	69
dans l'échantillon Estimated Total Number of Carriers – Nombre total estimatif de transporteurs	961	744	415	160	69
Balance Sheet - Bilan			\$'000,000		
Current Assets – Actifs à court terme	253.5	474.4	582.1	735.9	758.9
Current Liabilities – Passifs à court terme	211.0	371.9	575.3	578.9	682.9
Working Capital – Fonds de roulement	42.5	102.5	6.7	157.0	76.0
Long-Term Assets – Actifs à long terme	519.2	772.6	826.8	1,011.0	1,090.9
Net Assets - Actif net	561.7	875.1	833.6	1,168.0	1,166.9
Long-Term Liabilities – Passifs à long terme	236.5	373.7	421.3	557.1	665.4
Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires	325.2	501.4	412.3	611.0	501.5
Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme	561.7	875.1	833.6	1,168.0	1,166.9
Income Statement – État des revenus et dépenses			\$'000,000		
Operating Revenues – Recettes d'exploitation Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	1,228.7 1,151.5	2,266.8 2,119.7	3,034.9 2,925.7	3,553.1 3,339.0	4,187.7 4,051.4
Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitatio	77.2	147.2	109.2	214.1	136.3
Other Revenues – Autres recettes Other Expenses – Autres dépenses	21.2 30.5	84.0 95.2	108.8 121.0	63.5 63.1	102.8 139.6
Net Other Income – Autres recettes nettes	-9.3	-11.2	-12.2	0.4	-36.8
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	67.9	136.0	97.0	214.5	99.4
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt					
sur le revenu	8.1	24.7	21.4	54.2	45.8
Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	59.9	111.3	75.6	160.3	53.7
Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires	0.6	3.8	0.6	2.0	0.3
Net Profit - Recettes nettes	59.3	107.5	75.0	158.3	53.4
Financial Ratios - Ratios financiers					
Profitability – Rentabilité					
Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation Operating Ratio – Ratio d'exploitation Return on Assets – Rendement de l'actif	6.29% 0.94 7.75%	6.49% 0.94 8.93%	3.60% 0.96 5.37%	0.94	3.25 % 0.97 2.90 %
L everage – Levier financier Return on Equity – Rendement de l'avoir Return on Capital Employed – Rendement des capitaux	18.41%	22.20%	18.34%	26.24%	10.70%
employés Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts	14.63% 5.75	18.55% 6.16	14.28% 5.40	21.24% 7.39	12.65% 3.06
Solvency - Solvabilité				4 070	
Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long	1.200	1.280	1.010	1.270	1.110
terme sur l'avoir des actionnaires	0.420	0.430	0.510	0.480	0.570

Table 2.11 Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 1997

Tableau 2.11 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 1997

	Atlantic Region	0. ()	Ostasia	Desiries	British Columbia	Territories	Canada
	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie- Britannique	Territoires	Canada
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques	4,314	15,027	30,534	10,677	3,752	75	64,380
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques	2,660	2,459	5,314	4,717	1,496	78	16,724
Flatdeck – Semi-remorques surbaissées	1,709	3,626	8,789	9,513	2,782	144	26,564
Other Trailers ² – Autres remorques ²	959	5,496	6,788	4,819	1,808	59	19,929
Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	344	1,377	3,253	6,978	1,073	89	13,114
Other Type of Equipment – Autres genres de matériel	229	450	1,385	713	517	_	3,293
Grand Total Owned – Possédées Leased – Louées	10,215 8,398 1,817	28,435 23,344 5,091	56,064 45,463 10,600	37,417 31,831 5,586	11,428 9,412 2,016	445 437 8	144,004 118,885 25,119

Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.12 Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 1997

Tableau 2.12 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de

marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : semiremorques et autre matériel en service selon l'industrie, 1997

	General Fi	reight	Specialized	Freight	All Indu	stries
	Marchandises	générales	Marchandises s	pécialisées	Toutes les in	ndustries
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédées	Louées	Possédées	Louées	Possédées	Louées
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques	41,959	12,597	9,145	678	51,105	13,275
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques	9,443	1,742	4,096	1,445	13,538	3,186
Flatdeck – Semi-remorques surbaissées	13,324	1,784	9,333	2,123	22,656	3,908
Other Trailers ¹ – Autres remorques ¹	9,819	2,180	7,181	750	16,999	2,930
Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	762	118	10,686	1,549	11,448	1,666
Other Type of Equipment – Autres genres de matériel	522	6	2,617	148	3,139	154
Grand Total	75,830	18,427	43,055	6,691	118,885	25,119

¹ Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. - Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

² Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

Chapter 3

Commodity Origin and Destination Statistics, 1997

Intercity Activity of Canada-based For-hire Trucking Carriers

Last year the universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more whatever their type of activity in terms of distance covered.

The universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was altered somewhat in 1997 and is now comprised of Canada-based for-hire trucking companies whose annual operating revenues are one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries. The definition of long distance (80 km and above) is based on the new North American Industry Classification System (NAICS) which was implemented in 1997. This means that there has been a change from the 1996 and previous surveys.

Since 1996, the sampling frame of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey was derived from Statistics Canada's Business Register (BR). The BR is a growing database that is updated on an ongoing basis.

The carriers surveyed included companies that were classified as being in the survey coverage of the quarterly For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. It also dealt with those classified as long-distance carriers in the NAICS whose annual operating revenues are one million dollars or more. For these carriers, the survey population included all shipments transported for a distance of 25 kilometres or more.

The size of the survey population decreased slightly (9%) as a result of the changes made to the sampling frame. On the other hand, using the BR allows the more rapid capture of changes that occur within the survey population, especially new additions (existing companies which, in 1996, had revenues of one million dollars or more for the first time) or new companies (for-hire trucking companies that had gross annual revenues of one million dollars or more that went into business in 1996).

The population of for-hire trucking companies that are classified as long-distance transport companies in the NAICS and that have operating revenues of one million dollars or more has decreased by 180 carriers, from 1, 623 companies in 1996 to 1,443 in 1997. This decrease in the survey population was observed primarily in Class 2 for-hire trucking companies, in other words, companies with annual transportation revenues between one and twelve million dollars.

As a result of this change in methodology, it is impossible to directly compare the results of the 1997 survey with those of previous years. Section 4 of this chapter, however, presents a comparison of the 1997 survey results with those of the previous year for a subset of for-hire trucking companies surveyed.

As the changes in methodology are the results of the implementation of NAICS to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, Chapter 5 is dedicated to an article describing the main outline of the new classification for the benefit of our users.

For more information on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and reliability of estimates, see Chapter 6, Survey Methodology and Data Limitations.

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1997

Transport interurbain de marchandises assuré par les compagnies de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada

L'an passé, l'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) comprenait les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain étaient de 1 million de dollars ou plus, et ce, peu importe le genre d'activité qu'ils pratiquaient en termes de distance parcourue.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a quelque peu changé en 1997 et porte maintenant sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient de livraisons sur de longues distances. La définition de longues distances (80 km et plus) est conforme au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) mis en application en 1997. Il s'agit d'un changement par rapport à l'enquête de 1996 et aux enquêtes précédentes.

Depuis 1996, la base de sondage de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est établie à partir du Registre des entreprises (RE) de Statistique Canada. Le RE est une base de données dynamique, qui est mise à jour de façon permanente.

Les transporteurs observés comprenaient les entreprises classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation étaient de 1 million de dollars ou plus. La population observée chez ces transporteurs comprenait toutes les livraisons effectuées sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

La taille de la population visée par l'enquête a diminué légèrement (9 %) suite au changement apporté à la base de sondage. Par contre, l'utilisation du RE permet de saisir beaucoup plus rapidement les changements qui se produisent à l'intérieur de la population visée par l'enquête, en particulier dans le cas des nouveaux ajouts (les entreprises existantes qui ont réalisé pour la première fois en 1996 des recettes de 1 million de dollars ou plus) ou des nouvelles compagnies (les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant réalisé des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus qui ont débuté en affaires en 1996).

La population des compagnies de camionnage pour compte d'autrui qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a diminué de 141 transporteurs, passant de 1623 entreprises en 1996 à 1482 en 1997. Cette diminution de la population visée par l'enquête a été surtout observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui de classe II, soit les compagnies dont les recettes annuelles d'exploitation varient de 1 million de dollars à 12 millions de dollars.

En raison de ce changement dans la méthodologie, il est impossible de comparer directement les résultats de l'enquête de 1997 à ceux des enquêtes des années antérieures. À la section 4 du présent chapitre, figure cependant une comparaison des résultats de l'enquête de 1997 par rapport à l'année précédente pour un sous-ensemble des entreprises de camionnage pour compte d'autrui visées par l'enquête.

Comme ces changements méthodologiques sont le résultat de l'adhésion de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) au SCIAN, le chapitre 5 est consacré, à un article décrivant les grandes lignes de cette nouvelle classification, au bénéfice de nos utilisateurs.

Pour de plus amples renseignements décrivant l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, se reporter au chapitre 6, Méthodologie d'enquête et limites des données.

Section 1 - Total Trucking Activity

Due to a significant increase in capital investments in 1997, the Canadian economy saw a strong increase in its GDP and in employment. The increase in the GDP at factor cost reached 4% while employment rose by 3% during 1997.

The transportation sector in general also had a prosperous year with growth that exceeded that of the overall economy. The GDP, at factor cost, for the transport industry² was 5.4% in 1997. Employment also rose more rapidly than the Canadian economy, increasing by 3.7% during the same period.

Canada-based for-hire trucking companies, whose annual operating revenues were one million dollars or more with the majority of the revenue being derived from long distance deliveries (80 km and above), hauled 223.3 million tonnes of freight over distances greater than 24 kilometres in 1997. These carriers performed 130 billion tonne-kilometres and moved 32 million shipments. Delivery of these shipments generated revenues of \$10.8 billion for the carriers.

Table 3.1

Trucking activity in 1997

Section 1 - L'activité totale du camionnage

En 1997, l'économie canadienne grâce à une hausse importante des investissements en installations et en matériel a connu une forte croissance de son PIB et de l'emploi. La croissance du PIB au coût des facteurs a atteint 4.0 % tandis que l'emploi progressait de 3.0 % durant l'année 1997.

Le secteur du transport en général a aussi connu une année prospère, sa croissance surpassant celle de l'économie dans son ensemble. Le PIB au coût des facteurs pour l'industrie du transport² a été de 5.4 % en 1997. L'emploi a aussi progressé à un rythme plus rapide que l'économie canadienne avec une hausse de 3.7 % durant la même période.

En 1997, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation étaient de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provenait de livraisons sur de longues distances (80 km et plus), ont transporté 223.3 millions de tonnes de marchandises sur des distances supérieures à 24 kilomètres. Ces transporteurs ont réalisé 130 milliards de tonnes-kilomètres et acheminé 32 millions d'expéditions. La livraison de ces expéditions a rapporté à ces transporteurs des recettes de 10,8 milliards de dollars.

Tableau 3.1 L'activité du camionnage en 1997

				Lactivite du Camionnage en 1997					
		Domestic	Transborder	Total					
		Intérieur	Transfrontalier	Total					
Revenues	\$ 000,000	6,377	4,378	10,755	\$ 000,000	Recettes			
Tonnes	000 000	167.8	55.6	223.3	000 000	Tonnes			
Tonne-km	000 000	72 240	57 901	130 141	000 000	Tonnes-km			
Shipments	000,000	25.6	6.4	32.0	000,000	Expéditions			
Revenue per Tonne-km	\$	3.09	1.17	2.70	\$	Recettes par tonne-km			
Revenue per Shipment	\$	248.83	678.97	335.30	\$	Recettes par expédition			
Weight per Shipment	kg	6 546	8 615	6 962	kg	Poids par expédition			
Distance per Shipment	km	714	1 103	792	km	Distance par expédition			

Even though they accounted for only 20% of the shipments carried by these carriers, transborder shipments generated 41% of total revenues in 1997. The average revenue earned per transborder shipment was close to three times greater than that earned from domestic shipments whereas the average distance of transborder shipments was one and a half times greater than that of domestic shipments.

Les expéditions transfrontalières, même si elles n'ont représenté que 20 % des expéditions acheminées par les transporteurs concernés, ont rapporté à ces derniers 41 % de leurs recettes totales en 1997. Les recettes moyennes produites par expédition transfrontalière ont été près de trois fois supérieures à celles générées à partir d'expéditions intérieures tandis que la distance moyenne des expéditions transfrontalières a été une fois et demi supérieure à celle des expéditions intérieures.

¹ GDP statistics are drawn from the CANSIM data base, Statistics Canada, matrix 4677, series I53001 and I53232, whereas employment figures are taken from the monthly Survey of Employment, Payrolls and Hours, Statistics Canada, Catalogue No. 72F0002XIB.

² The transport industry is defined here according to the Industrial Classification of the System of National Accounts (SNA).

Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, série 153001 et 153232, tandis que les chiffres sur l'emploi proviennent de l'Enquête mensuelle sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Statistique Canada, Catalogue

L'industrie du transport est définie ici selon la Classification industrielle du Système de Comptabilité Nationale (SCN).

Section 2 - Domestic Trucking Activity

In 1997, close to 168 million tonnes of freight was hauled within Canada, generating revenues of \$6.4 billlion. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 75% of the total tonnage hauled and 59% of the revenues earned by the large Canada-based for-hire carriers.

Regional Overview

For the purpose of analysis, the ten provinces and two territories have been regrouped according to the five major traditional regions of Canada, namely the Atlantic Region, Quebec, Ontario, the Prairies and British Columbia and the Territories.

Eighty-two percent of the domestic intercity freight tonnage was picked up and delivered in the same region. The carriers earned \$3.6 billion or 56% of their domestic intercity freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (72%) of intra-regional tonnage. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 82% and 87%.

En 1997, près de 168 millions de tonnes de marchandises étaient transportées à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 6,4 milliards de dollars. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 75 % du tonnage total transporté et 59 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Aperçu régional

Section 2 - Trafic intérieur

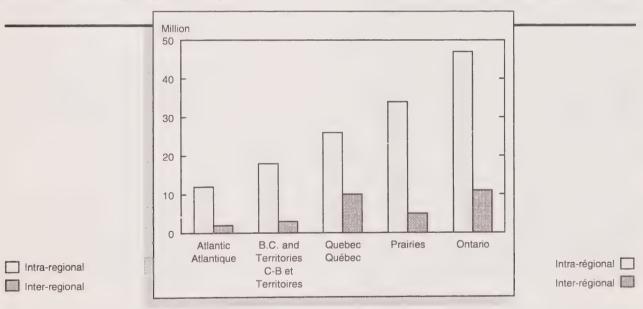
Pour fin d'analyse les dix provinces et deux territoires furent regroupés selon les traditionnelles 5 grandes régions canadiennes que sont l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies et la Colombie-Britannique et les territoires.

Quatre-vingt-deux pour cent du tonnage des marchandises qui constituait le trafic interurbain intérieur a été ramassé et livré dans la même région. Les transporteurs ont réalisé 3,6 milliards de dollars ou 56 % de leurs recettes au titre du transport interurbain intérieur de marchandises, à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (72 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 82 % à 87 %.

Figure 3.1

Domestic Tonnes by Region of Origin

Figure 3.1 Tonnage intérieur selon la région d'origine



Atlantic Region

The Economy

The Atlantic Region, which regrouped the provinces of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, had in 1997 a growth rate of its real GDP of 1.5%. It was the smallest regional growth, well below the Canadian rate of 4%.

Région de l'Atlantique

L'économie

La région atlantique qui regroupe les provinces de Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick avait un taux de croissance de son PIB réel de 1.5 % en 1997. C'était le plus faible taux de croissance régional, bien en decà du taux canadien de 4 %.

The Newfoundland economy expanded in 1997 but remains below the Canadian average. The 1.7% increase in real GDP is, among other things, due to the resumption of iron ore production and of fishing activities.³

In spite of the fact that construction on the Hibernia Project platform ended, its starting production during the year still had a positive impact on the economy. The construction of the petroleum-handling facility at Whiffen Head started during the year to respond to the needs generated by this increase in crude oil production.

Despite the termination of construction of the Confederation Bridge, Prince Edward Island experienced the second-best growth in the Atlantic Region with an increase of 1.9% of its real GDP in 1997. The primary sources of this growth are the expansion of fish processing activities combined with the considerable increase in potato processing.

In Nova Scotia, the increase in fishing activity and in fish processing, the remarkable increase in shipbuilding and repairs and the construction activity related to the Sable Island gas development project contributed to the economic growth of the province. In 1997, Nova Scotia registered the best performance in the Atlantic Region with a growth rate of 2.0% of the real GDP. There was a slowing down in coal production. Moreover, offshore oil operations at Cohasset were interrupted several times in 1997.

In New Brunswick, the economy has been slowing down for the second year in a row. With a 0.7% growth rate in its real GDP in 1997, New Brunswick has the second-lowest rate in Canada after the Yukon territory.

These results were due to different factors: strong growth in certain sectors is diminished by a decrease in others. The forestry sector, for example, had a strong increase in paperboard and particle-board panel shipments whereas the sawmills and pulp and paper mills had setbacks.

Regional Trucking

Fourteen million tonnes, or 8%, of freight moved within Canada by the large for-hire carriers originated in the Atlantic Region. As in most other regions, a very high percentage (87%) of truck freight by weight that originated in the region remained in Atlantic Canada. These shipments generated approximately 68% of the \$434 million in revenues earned from domestic truck movements that originated in the region.

A little more than 2.4 million tonnes of *crude wood materials* were moved within the Atlantic Region, which represents close to 9% of intra-regional revenues and 20% of the intra-regional tonnage. By weight, woodfabricated materials were the main commodity trucked out of the region and they accounted for close to 9% of its intra-regional revenues and 19% of its intra-regional tonnage.

L'économie terre-neuvienne s'est améliorée en 1997 mais demeure sous la moyenne canadienne. L'augmentation de 1.7 % du PIB réel est entre autre attribuable à la reprise de la production de minerai de fer et des activités de pêche.³

Malgré la fin des activités de construction de la plate-forme du projet Hibernia, son impact est encore positif sur l'économie avec sa mise en production durant l'année. Pour répondre aux besoins de cette augmentation de la production de pétrole brut, la construction du terminal pétrolier de Whiffen Head a débuté en cours d'année.

En dépit de la fin des activités de construction du pont de la Confédération, l'Île-du-Prince-Édouard a connu la deuxième meilleure croissance de l'Atlantique avec une hausse de 1.9 % de son PIB réel en 1997. L'expansion des activités de transformation du poisson conjugué à l'augmentation substantielle du traitement de la pomme de terre représente la principale source de cette croissance.

En Nouvelle-Écosse, l'augmentation des activités de pêche et de transformation du poisson, la hausse remarquable de la construction et réparation de navires et les activités de construction reliées au projet d'exploitation gazière de l'Île de sable ont contribué à la croissance économique de la province. En 1997, la Nouvelle-Écosse a affiché la meilleure performance de la région Atlantique avec un taux de croissance de 2.0 % du PIB réel. On note cependant un ralentissement dans la production de charbon. De plus, l'extraction de pétrole en mer de Cohasset a été interrompue à plusieurs reprises au cours de 1997.

L'économie est au ralenti pour une deuxième année consécutive au Nouveau-Brunswick. Avec un taux de croissance de 0.7 % de son PIB réel en 1997, exception faite du Yukon, le Nouveau-Brunswick affiche le plus faible taux au Canada.

Ces résultats sont le fruit de différents facteurs, la forte croissance de certains secteurs est amenuisée par la baisse de certains autres. Le secteur forestier, par exemple, a connu une forte hausse des livraisons de carton et panneaux de particules tandis que les scieries et les usines de pâtes et papier accusaient un recul.

Camionnage régional

Quatorze millions de tonnes ou 8 % de marchandises acheminées à l'intérieur du Canada par les grands transporteurs pour compte d'autrui provenaient de la région de l'Atlantique. Comme dans la plupart des autres régions, un pourcentage très élevé (87 %) du poids des marchandises transportées par camion qui provenaient de la région est demeuré au Canada atlantique. Ces expéditions ont rapporté environ 68 % des 434 millions de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine cette région.

Un peu plus de 2,4 millions de tonnes de matières de bois brutes ont été acheminées à l'intérieur de la région de l'Atlantique, ce qui représente près de 9 % des recettes intrarégionales et 20 % du tonnage intrarégional. Les demi-produits en bois ont été, en termes de poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région et représentent près de 9 % des recettes intrarégionales de cette dernière et 19 % de son tonnage intrarégional.

Provincial data on economic growth measured using the gross domestic product in constant 1992 dollars are taken from Statistics Canada publication № 15-203, Provincial Gross Domestic Product by Industry 1984-1997.

³ Les données provinciales sur la croissance économique mesurée par le produit intérieur brut en dollars contants de 1992 sont tirées de la publication Nº 15-203 au catalogue de Statistique Canada, Produit intérieur brut provincial par industrie 1984-1997.

Quebec

The Economy

The Quebec economy grew in 1997 even if it was below the Canadian average. The growth rate of its real GDP was 2.4% in 1997. Increases in manufacturing, telecommunications and high technology industry sectors compensated for decreases in public sector activities. The retail sector remained at the same level in 1997.

Regional Trucking

Close to 36 million tonnes of freight, or 21% of the total tonnage carried within Canada originated in Quebec. Seventy-two percent of the freight tonnage transported by truck that originated in Quebec stayed within the province, which represents the smallest proportion of intra-regional tonnage recorded in the country. Nevertheless, intra-regional shipments generated half (50%) of the revenues of the \$1.2 billion generated by domestic truck shipments originating in Quebec.

By weight, crude wood materials was the principal commodity trucked within Quebec. Delivery of these shipments generated 15% of total intra-regional revenues and 24% of the total intra-regional tonnage. It was reported that the largest group of goods transported out of Quebec was general or unclassified freight, which represented 21% of intra-regional revenues and 13% of the intra-regional tonnage.

Ontario

The Economy

In 1997, Ontario reported a (growth rate) in its real GDP of 4.4%, a rate higher than the Canadian average. This represents the greatest growth since the '80s. The manufacturing sector was the primary source of this growth. The excellent results in this sector had positive repercussions on the transport industry. The trucking of freight grew for the sixth year in a row. Activity in this sector registered an increase of more than 12% in 1997.

Regional Trucking

Close to 58 million tonnes of truck freight originated in Ontario, generating approximately \$2.3 billion for the carriers. These shipments generated close to 36% of total domestic transportation revenues and accounted for 34% of the total domestic tonnage.

The *iron, steel and alloys* group accounted for 14% of the total tonnage transported in Ontario. The largest group of freight transported outside of the province was the *general or unclassified freight*, which accounted for close to 24% of inter-regional revenues and 19% of the inter-regional tonnage.

The Prairies

The Economy

In spite of the fact that the agriculture sector slowed down slightly in 1997, the Prairies experienced the

Québec

L'économie

L'économie du Québec était en progression en 1997 même si elle se situait sous la moyenne canadienne. Le taux de croissance de son PIB réel était de 2.4 % en 1997. Les gains des secteurs de la fabrication, des télécommunications et des entreprises de haute technologie ont compensé la réduction des activités du secteur public. Le secteur des ventes au détail est demeuré sensiblement au même niveau de 1997.

Camionnage régional

Près de 36 millions de tonnes de fret provenaient du Québec, soit 21 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada. Soixante-douze pour cent du tonnage des marchandises transportées par camion provenant du Québec est demeuré dans la province, ce qui représente la proportion la plus faible du tonnage intrarégional enregistrée au pays. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté la moitié (50 %) des recettes de 1,2 milliards de dollars générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En termes de poids, les *matières de bois brutes* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec. La livraison de ces expéditions a généré 15 % des recettes intrarégionales totales et 24 % du tonnage intrarégional total. On a signalé que le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec avait été le *fret ordinaire ou non classé* et qu'il a représenté 21 % des recettes intrarégionales et 13 % du tonnage intrarégional.

Ontario

L'économie

L'Ontario affichait en 1997 un taux de croissance de son PIB réel de 4.4 %, soit un taux supérieur à la moyenne canadienne. Ceci représente la plus forte croissance depuis les années 80. Le secteur de la fabrication était la principale source de cette croissance en 1997. L'excellent résultat de ce secteur a eu des retombées positives sur l'industrie du transport. Pour une sixième année consécutive, le transport routier de marchandises était en croissance. Les activités de ce secteur affichaient une augmentation de plus de 12 % en 1997.

Camionnage régional

Près de 58 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, ce qui a permis aux transporteurs de réaliser des recettes d'environ 2,3 milliards de dollars. Ces expéditions ont rapporté quasiment 36 % des recettes totales au titre du transport intérieur et ont représenté 34 % du tonnage intérieur total.

Le groupe du *fer, acier et alliages* a représenté 14 % du tonnage total transporté en Ontario. Le groupe le plus important de marchandises transportées hors de la province a été le *fret ordinaire ou non classé*, qui a représenté près de 24 % des recettes interrégionales et 19 % du tonnage interrégional.

Les Prairies

L'économie

Malgré un léger ralentissement du secteur de l'agriculture en 1997, les Prairies connaissent la plus forte croissance au Canada greatest growth in Canada due to the expansion in the crude oil industry sector. Alberta showed the largest growth in the country with an increase of 7.5% of its real GDP, followed by Saskatchewan (6.0%) and Manitoba (4.5%). The transport industry grew at a faster pace than the economies of Alberta and Saskatchewan as a whole, with a growth rate in the real GDP of 8.5% and 6.9% respectively. In Alberta and Saskatchewan, oil production activities are the principal reasons for the expansion of their respective economies. In Manitoba, the manufacturing, construction and wholesale sectors all contributed to growth in this province.

Regional Trucking

While slightly more than 39 million tonnes of freight moved by truck (23% of the total domestic tonnage) originated in the Prairies, close to 34 million tonnes of freight remained in the region.

Petroleum and coal products were the primary commodities transported within and out of the Prairies. These products represented 20% of both the intraregional and the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

With a 2.3% increase in its real GDP in 1997, the economic performance of British Columbia falls between that of Quebec (2.4%) and of the Atlantic Region (1.5%). This moderate performance can be attributed to a modest increase in the activity of service industries and to a decrease among the goods-producing industries.

The closing of the Faro mine for part of the year had significant repercussions on the economic activity of the Yukon territory. In 1997, this territory experienced a 5.9% decrease in its real GDP since the mining industry is its most important economic activity.

The Northwest Territories had a 1.8% increase in real production. This economic growth was brought about by all the activities associated with the construction of the first diamond mine in Canada.

Regional Trucking

Shipments originating in the Pacific Region (British Columbia, Yukon and the Northwest Territories) represented 12% and 13% respectively of domestic revenues and domestic tonnage in 1997. More than 21 million tonnes of truck freight originated in the Pacific Region, generating revenues of \$792 million. Eighty-five percent of the freight that originated in this region was shipped within the region.

Crude wood materials were the primary freight trucked within the region. They represented 41% of the intra-regional tonnage and 24% of intra-regional revenues. Seventeen percent of the inter-regional tonnage consisted of shipments of wood-fabricated materials. The transport of this freight represents 8% of inter-regional revenues.

grâce à l'expansion du secteur de l'extraction du pétrole brut. L'Alberta a enregistré la plus forte croissance au pays avec une augmentation de 7.5 % de son PIB réel, suivi par la Saskatchewan avec 6.0 % et le Manitoba avec 4.5 %. L'industrie du transport a progressé à un rythme supérieur à celui de l'ensemble de l'économie en Alberta et en Saskatchewan avec un taux de croissance du PIB réel de 8.5 % et 6.9 % respectivement. En Alberta et en Saskatchewan, les activités de production de pétrole étaient le moteur principal de l'expansion de leur économie respective. Au Manitoba, le secteur de la fabrication, de la construction et du commerce de gros ont tous contribué à la croissance dans cette province.

Camionnage régional

Alors qu'un peu plus de 39 millions de tonnes de marchandises acheminées par camion (23 % du tonnage intérieur total) provenaient des Prairies, près de 34 millions de tonnes de marchandises restaient dans la région.

Les produits du pétrole et du charbon ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur et à l'extérieur des Prairies. Ces produits ont représenté 20 % du tonnage tant intrarégional qu'interrégional.

Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

Avec une augmentation de 2,3 % du PIB réel en 1997, la performance économique de la Colombie-Britannique se situe entre celle du Québec (2.4 %) et de la région Atlantique (1.5 %). Cette performance modérée est attribuable à une hausse modeste de l'activité des industries de services et une diminution pour les industries productrices de biens.

La fermeture de la mine Faro, pour une partie de l'année, a eu des répercussions importantes sur l'activité économique du Yukon. En 1997, comme l'industrie minière était la plus importante activité économique, ce territoire a connu une baisse de 5.9 % de son PIB réel.

Les Territoires du Nord-Ouest ont enregistré une augmentation de 1.8 % de leur production réelle. Toutes les activités associées à la construction de la première mine de diamants au Canada ont entraîné cette croissance économique.

Camionnage régional

Les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont représenté 12 % et 13 % respectivement des recettes intérieures et du tonnage intérieur en 1997. Plus de 21 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de la région du Pacifique, ce qui a permit de rapporté des recettes de 792 millions de dollars. Quatre-vingt-cinq pour cent des marchandises qui provenaient de cette région furent acheminées à des destinations situées à l'intérieur de la région.

Les matières de bois brutes ont été les principales marchandises transportées par camion à l'intérieur de la région. Elles ont représenté 41 % du tonnage intrarégional et 24 % des recettes intrarégionales. Dix-sept pour cent du tonnage interrégional se composaient d'expéditions de demi-produits en bois. Le transport de ces marchandises représente 8 % des recettes interrégionales.

Table 3.2

Domestic For-hire Trucking, 1997: Intra-regional Traffic

Tableau 3.2

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Volume de transport intra-régional

	Revenues	Revenues Share of Total				Share of Total	Tonne- kilometres	Share of Total	1	Share of Total
	Recettes	Part du total	Torines	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Expédi- tions	Part du total		
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%		
Ontario - Ontario	1,107	31	47.1	34	10 182	29	5.5	31		
Man., Sask, Alta Man., Sask. et Alb.	1,081	30	33.7	25	11 635	33	4.8	27		
Québec	622	17	25.7	19	6 181	18	3.0	17		
British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	496	14	18.1	13	4 447	13	2.0	11		
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	297	8	12.3	9	2 866	8	2.7	15		
Intra-regional – Total – Intra-régional	3,602	100	136.9	100	35 311	100	18.0	100		

Table 3.3

Domestic For-hire Trucking, 1997: Inter-regional Traffic

Tableau 3.3

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Volume de transport inter-régional

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne- kilometres	Share of Total	Ship- ments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes- kilomètres	Part du total	Expédi- tions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	,000 000	%	'000,000	%
Ontario to Man., Sask., Alta. – De l'Ontario aux Man., Sask., Alb. Ontario to Quebec – De l'Ontario	383	14	1.8	6	4 989	14	0.8	11
au Québec	378	14	7.0	23	4 369	12	1.4	18
Quebec to Ontario – Du Québec à l'Ontario Man., Sask., Alta. to B.C. and the	349	13	7.8	25	5 117	14	1.1	15
Territories – De Man., Sask., Alb. aux CB. et Territoires	341	12	3.8	12	3 871	10	0.8	11
Ontario to B.C. and the Territories – De l'Ontario aux CB. et Territoires Other Inter-regional Movements –	204	7	0.6	2	2 698	7	0.4	5
Autres mouvements inter-régionaux	1,121	40	9.9	32	15 885	43	3.1	40
Inter-regional – Total – Inter-régional	2,775	100	30.9	100	36 929	100	7.6	100

Table 3.4

Domestic For-hire Trucking, 1997: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination

Ontar	Quebec	Atlantic provinces		
Ontar	Québec	Provinces de l'Atlantique	Р	estination
				rigin
				tlantic provinces
69,89	51,782	296,687	\$'000	evenues
6.	6.92	5.49		.V.1
71	953	12 277	'000	onnes
8.1	7.44	9.91		.V.1
1 279 8	788 908	2 866 222	'000	onne-kilometres
7.8	7.79	8.87		.V.1
181	156.1	2,737.4	'000	umber of shipments
4,355.8	3,849.49	1,831.92	\$ \$ \$	evenues per tonne ²
2.6	4.60	8.56	\$	evenues per tonne-km²
384.7	331.70	108.38		evenues per shipment ²
4 32	6 106	4 485	kg	/eight per shipment ²
1 72	998	329	km	istance per shipment ²
				uébec
349,15	621,759	136,745	\$'000	evenues
3.1	2.65	5.18		.V.1
7 80	25 707	1 623	'000	onnes
4.5	3.96	7.29		.V.1
5 116 8	6 180 694	1 551 277	'000	onne-kilometres
4.7	3.46	7.49		.V.1
1,146	2,993.8	518.9	'000	umber of shipments
503.9	389.32	1,770.18	\$	evenues per tonne ²
0.9	2.54	1.63	\$ \$ \$	evenues per tonne-km²
304.6	207.68	263.54	\$	evenues per shipment ²
6 80	8 587	3 128	kg	leight per shipment ²
60	269	1 155	km	istance per shipment ²
				ntario
1,106,58	377,527	196,330	\$'000	evenues
2.	2.71	4.47		.V.1
47 1	6 951	1 256	'000	onnes .
3.2	4.17	5.74		.V.1
10 181 97	4 369 342	2 288 014	'000	onne-kilometres
3.9	4.45	5.62		.V.1
5,492	1,392.9	800.3	'000	umber of shipments
477.6	631.00	2,546.40	\$	evenues per tonne ²
3.9	1.11	1.42	\$ \$	evenues per tonne-km²
201.4	271.03	245.31	\$	evenues per shipment ²
8 57	4 990	1 569	kg	/eight per shipment ²
25	658	1 873	km	istance per shipment ²

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories			
Man., Sask. et Alb.	C.B. et Territoires	Total		Destination
				Origine
				Provinces de l'Atlantique
9,066	6,357	433,789	\$'000	Recettes
10.86	16.76	4.09		C.V.1
17	8	14 041	'000	Tonnes
15.20	23.24	8.80		C.V.1
71 726	47 576	5 054 239	'000	Tonnes-kilomètres
14.15	23.51	5.77		C.V. ¹
13.4	6.5	3,095.1	'000	Nombre d'expéditions
9,624.58	6,962.38	2,126.38	\$	Recettes par tonne ²
2.05	1.22	7.97	\$	Recettes par tonne-km²
675.62	978.90	140.15	\$	Recettes par expédition ²
1 250	1 210	4 536	kg	Poids par expédition ²
4 549	5 819	474	km	Distance par expédition ²
•				Québec
89,810	48,508	1,245,977	\$'000	Recettes
6.31	9.09	1.92		C.V. ¹
361	126	35 619	'000	Tonnes
7.50	11.72	3.20		C.V. ¹
1 134 536	581 967	14 565 319	'000	Tonnes-kilomètres
7.57	11.71	2.51		C.V. ¹
179.8	95.1	4,933.7	'000	Nombre d'expéditions
1,096.16	1,335.05	605.16	\$	Recettes par tonne ²
0.34	0.29	1.96	\$	Recettes par tonne-km²
499.41	509.96	252.55	\$	Recettes par expédition ²
2 009	1 321	7 220	kg	Poids par expédition ²
3 250	4 607	632	km	Distance par expédition ²
				Ontario
383,145	203,665	2,267,256	\$'000	Recettes
3.38	4.31	1.27		C.V. ¹
1 821	614	57 757	'000	Tonnes
3.64	5.24	2.66		C.V. ¹
4 989 021	2 698 209	24 526 546	'000	Tonnes-kilomètres
3.63	5.28	2.01		C.V. ¹
805.3	394.5	8,886.0	'000	Nombre d'expéditions
910.56	1,398.58	768.12	\$	Recettes par tonne ²
0.38	0.32	2.81	\$	Recettes par tonne-km²
475.80	516.22	255.15	\$	Recettes par expédition ²
2 261	1 557	6 500	kg	Poids par expédition ²
2 907	4 426	886	km	Distance par expédition ²

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 3.4 Domestic For-hire Trucking, 1997: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination - Concluded

Destination		Atlantic provinces	Quebec	Ontario	
Destination		Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontano	
Origin					
Manitoba, Saskatchewan and Alb	perta				
Revenues	\$'000	15,299	45,322	155,150	
C.V. ¹		19.23	8.76	4.08	
Tonnes	'000	34	303	1 266	
C.V.1	1000	18.94	9.57	5.13	
onne-kilometres	'000	156 655	954 133	2 426 728	
C.V.1		20.02	9.82	5.40	
Number of shipments	,000	13.9	56.8	361.8	
Revenues per tonne ²	\$	2,114.27	840.74	826.07	
Revenues per tonne-km²	\$	0.49	0.29	0.7	
Revenues per shipment ²		1,100.28	798.43	428.8	
Veight per shipment ²	kg	2 435	5 344	3 500	
Distance per shipment ²	km	4 270	3 003	1 809	
British Columbia and Territories					
Revenues	\$'000	6,909	18,908	73,522	
C.V. ¹		11.14	10.13	6.08	
onnes	'000	9	82	31:	
0.V.1		17.86	15.18	9.02	
onne-kilometres	'000	52 449	377 851	1 364 00	
C.V.1		17.58	15.20	9.0	
lumber of shipments	'000	5.8	27.7	100.	
Revenues per tonne ²	\$	1,878.73	1,641.97	1,598.0	
Revenues per tonne-km²	\$	0.33	0.36	0.3	
Revenues per shipment ²	\$	1,197.14	682.28	734.0	
Veight per shipment ²	kg	1 579	2 962	3 14	
Distance per shipment ²	km	5 691	4 635	4 370	
Canada					
Revenues	\$'000	651,970	1,115,298	1,754,313	
D.V. ¹		3.19	1.75	1.40	
Tonnes .	'000	15 199	33 997	57 284	
C.V. ¹		8.01	3.21	2.66	
onne-kilometres	'000	6 914 618	12 670 927	20 369 495	
C.V.1		4.60	2.59	2.37	
Number of shipments	'000	4,076.3	4,627.3	7,282.6	
Revenues per tonne ²	\$	1,965.37	591.84	611.23	
Revenues per tonne-km²	\$ \$ \$	6.24	2.14	3.26	
Revenues per shipment ²		159.94	241.02	240.89	
Weight per shipment ²	kg	3 729	7 347	7 866	
Distance per shipment ²	km	758	470	477	

Coefficient of variation, see Chapter 6.

a: C.V. range 0% - 5% b: 6% - 10% 11% - 20% 21% - 30% C: d: over 30%

For example:

estimates of revenue per tonne Average revenue per tonne = estimate of the number shipments

An estimate whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

The estimated ratios published in this table (e.g. revenues per tonne) are shipment level averages. That is, each represents, for the domain of interest, an estimate of the average of the individual shipment ratios. These estimates may differ considerably from an industry level ratio, calculated by dividing an estimate for one total (e.g. total revenues for the domain of interest) by an estimate for another total (e.g. total tonnes for the domain of interest).

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination – fin

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories			
Man., Sask. et Alb.	C.B. et Territoires	Total		Destination
				Origine
				Manitoba, Saskatchewan et Alberta
1,081,140	340,951	1,637,862	\$'000	Recettes
2.08	4.58	1.77		C.V. ¹
33 701	3 822	39 127	,000	Tonnes
3.17	4.53	2.80		C.V. ¹
11 635 301	3 870 562	19 043 373	'000	Tonnes-kilomètres
2.89	4.11	2.23		C.V. ¹
4,779.1	842.7	6,054.3	'000	Nombre d'expéditions
526.04	897.27	602.24	\$	Recettes par tonne ²
2.04	1.00	1.80	\$	Recettes par tonne-km²
226.22	404.60	270.53	\$	Recettes par expédition ²
7 052	4 535	6 463	kg	Poids par expédition ²
425	1 102	635	km	Distance par expédition ²
				Colombie-Britannique et les territoire
196,901	495,951	792,191	\$'000	Recettes
3.51	4.73	3.18		C.V. ¹
2 733	18 080	21 219	,000	Tonnes
4.59	8.62	7.38		C.V. ¹
2 809 711	4 446 647	9 050 663	'000	Tonnes-kilomètres
4.55	5.61	3.60		C.V. ¹
532.9	1,992.7	2,659.3	'000	Nombre d'expéditions
596.42	603.31	652.99	\$	Recettes par tonne ²
0.60	4.32	3.37	\$	Recettes par tonne-km²
369.50	248.88	297.90	\$	Recettes par expédition ²
5 129	9 073	7 979	kg	Poids par expédition ²
1 254	366	751	km	Distance par expédition ²
				Canada
1,760,062	1,095,432	6,377,075	\$'000	Recettes
1.61	2.75	0.75		C.V. ¹
38 633	22 650	167 763	'000	Tonnes
2.80	6.93	1.48		C.V. ¹
20 640 295 2.07	11 644 956 2.98	72 240 138 1.11	'000	Tonnes-kilomètres C.V.1
6,310.5	3,331.6	25,628.3	,000	Nombre d'expéditions
616.64	805.13	849.65	\$	Recettes par tonne ²
1.66	2.88	3.09	\$	Recettes par tonne-km²
278.91	328.80	248.83	\$	Recettes par expédition ²
6 122	6 799	6 546	kg	Poids par expédition ²
901	1 165	714	km	Distance par expédition ²

¹ Coefficient de variation, voir chapitre 6.

a: C.V. rang 0% - 5% b: 6% - 10% c: 11% - 20% d: 21% - 30% e: plus de 30%

Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30% est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

Exemple:

Recettes moyennes par tonne =

estimations des recettes par tonne

estimation du nombre de livraisons

² Les ratios estimés et publiés dans ce tableau (p. ex. recettes par tonne) sont des moyennes au niveau d'expédition. C'est-à-dire que chacun représente, pour le domaine d'intérêt, une estimation de la moyenne des ratios des expéditions individuelles. Ces estimations peuvent différer de façon significative des estimations au niveau de l'industrie, calculées en divisant une estimation pour un total (p. ex. les recettes totales d'un domaine d'intérêt) par une estimation pour un autre total (p. ex. tonnes totales d'un domaine d'intérêt).

Table 3.5

Domestic For-hire Trucking, 1997: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.5

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Classement des régions métropolitaines de recensement,
selon l'origine des mouvements de marchandises et selon
certaines estimations fondées sur les recettes

	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origin – Origine	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonne- kilomètres	Classe- ment	Expéditions	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	1,048,832	1	18 052	1	9 976 111	1	5,001	1
Montréal	531,767	2	10 002	2	5 149 241	2	2,806	2
Edmonton	404,081	3	8 345	3	4 211 560	3	1,802	3
Vancouver	381,458	4	5 749	4	3 951 880	4	1,716	4
Calgary	271,535	5	4 569	6	2 822 357	5	1,177	5
Winnipeg	227,489	6	3 091	7	2 407 381	6	1,093	6
Hamilton	140,532	7	5 204	5	2 049 140	7	422	8
Québec	89,995	8	2 930	8	1 039 924	8	349	9
Halifax	76,582	9		9	737 347	11	900	7
Windsor	71,903	10	1 476	11	611 546	12	321	10
Regina	62,092	11	1 887	10	909 691	9	239	14
Kitchener	60,423	12	972	16	475 595	13	285	11
Saskatoon	57,475	13	1 360	12	755 642	10	284	12
London	51,877	14	1 125	14	423 274	15	211	15
Ottawa-Huli	41,773	15	617	20	257 263	20	129	18
St.Catherines-Niagara	38,753	16	1 350	13	454 233	14	104	19
Oshawa	33,843	17	700	19	235 622	21	197	16
Sudbury	29,234	18	995	15	312 688	17	100	20
Thunder Bay	27,669	19	721	18	385 348	16	80	21
Saint John	27,245	20	943	17	277 483	19	269	13
Trois-Rivières	17,279	21	542	21	206 626	22	46	22
Chicoutimi-Jonquière	15,639	22	381	22	281 086	18	33	23
St.John's	15,475	23	138	23	128 530	23	168	17
Victoria	10,796	24	94	24	54 058	24	25	24
Subtotal - Sous-total	3,733,748		73 634		38 113 626		17,757	
Grand Total – Total Général	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 1997: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Classement des régions métropolitaines de recensement,
selon la destination des mouvements de marchandises et
selon certaines estimations fondées sur les recettes

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne- kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classe- ment	10111163	Classe- ment	Tonne- kilomètres	Classe- ment	Expéditions	Classe- ment
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	581,975	1	18 507	1	7 109 335	1	2,422	1
Vancouver	412,122	2	6 335	3	5 730 284	2	1,009	3
Montréal	397,132	3	10 056	2	4 969 150	3	1,615	2
Edmonton	283,425	4	4 485	5	3 562 750	4	865	5
Calgary	281,985	5	3 600	6	3 525 061	5	897	4
Winnipeg	206,094	6	2 604	7	3 156 356	6	574	7
Halifax	114,375	7	1 799	12	1 219 796	7	578	6
Ottawa-Hull	96,981	8	1 994	11	686 059	14	489	8
Québec	90,239	9	2 201	9	880 854	12	471	9
Hamilton	86,526	10	4 733	4	1 155 081	8	368	10
Saskatoon	83,942	11	1 411	17	969 546	9	302	12
Sudbury	65,815	12	2 022	10		10	192	18
Thunder Bay	64,325	13	1 057	20	875 925	13	175	20
Regina	63,851	14	1 040	21	882 012	11	249	15
Windsor	56,267	15	1 645	15	640 352	16	226	16
St.John's	55,453	16	309	24	591 180	18	165	21
Kitchener	52,477	17	1 725	13	528 816	19	272	13
St.Catherines-Niagara	51,403	18	1 703	14	597 974	17	202	17
Saint John	50,916	19	2 462	8	665 757	15	319	11
London	45,493	20	1 219	19	428 492	20	255	14
Victoria	40,984	21	442	23	229 089	24	187	19
Trois-Rivières	35,040	22	1 447	16	378 136	21	151	22
Oshawa	32,042	23	1 363	18	339 518	22	132	24
Chicoutimi-Jonquière	28,655	24	642	22	276 554	23	135	23
Subtotal - Sous-total	3,277,517		74 799		40 332 180		12,250	
Grand Total - Total Général	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.7

Domestic For-hire Trucking, 1997: Major
Commodity Movements by Region Based on
Tonnage Transported

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Principaux mouvements de marchandises par région,
selon les tonnes transportées

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine	Destination	Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000')
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	Intra-regional — Intra-régional	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille Other Foods, Food Materials and Food Preparations –	26,231 	2 498
		Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts Paper and Paperboard – Papier et carton	34,365 9,184 14,529	869 755 718
		Subtotal - Sous-total	296,687	12 277
Atlantic Prov. — Prov. de l'Atlantique	Inter-regional — Inter-régional	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois Other Foods, Food Materials and Food Preparations –	12,134	338
		Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 09 Vegetables and Vegetable Preparations –	18,436 17,298 9,110	218 151 121
		Légumes et préparations à base de légumes	6,729	106
Atlantic Prov. –		Subtotal - Sous-total	137,102	1 764
Prov. de l'Atlantique		Total	433,789	14 041
Québec	Intra-regional – Intra-régional	 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux 	93,705	6 189
		non métalliques de base 43 Petroleum and Coal Products — Produits du pétrole et de la houille 99 General or Unclassified Freight — Fret ordinaire ou non classé 29 Other Waste and Scrap Materials — Autres déchets et rebuts	36,892 23,571 85,222 20,283	2 180 1 770 1 650 1 332
		Subtotal - Sous-total	621,759	25 707
Québec	Inter-regional — Inter-régional	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 40 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	131,744 29,624 34,066 33,310 45,863	1 300 1 048 1 031 804 578
		Subtotal - Sous-total	624,218	9 912
Quebec – Québec		Total	1,245,977	35 619
Ontario	Intra-regional — Intra-régional	 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – 	83,844	6 694
		Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux	45,081 41,899	6 394 3 958
		non métalliques de base 99 General or Unclassified Freight — Fret ordinaire ou non classé	59,904 141,107	3 283 2 957
		Subtotal - Sous-total	1,106,589	47 115

Table 3.7

Domestic For-hire Trucking, 1997: Major Commodity Movements by Region Based on Tonnage Transported – concluded

Tableau 3.7

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Principaux mouvements de marchandises par région,
selon les tonnes transportées – fin

Origin		Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Produit	Recettes	Tonnes
			(\$'000)	('000')
Ontario	Inter-regional – Inter-régional	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –	275,335	2 030
		Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	121,748	1 195
		Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages 35 Paper and Paperboard – Papier et carton	50,972	1 011
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux	27,993	484
		non métalliques de base	31,227	462
		Subtotal - Sous-total	1,160,667	10 642
Ontario		Total	2,267,256	57 757
Man., Sask. and Alta -	Intra-regional -	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	109,176	6 626
Man., Sask. et Alb.	Intra-régional	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	43,806	2 689
		47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	69,751	2 343
		27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) –		
		Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	36,499 68,024	2 046 1 968
		11011, Steel and Alloys – Fel, aciel et alliages	00,024	1 300
		Subtotal – Sous-total	1,081,140	33 701
Man., Sask. and Alta -	Inter-regional -	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	41,163	1 093
Man., Sask. et Alb.	Inter-régional	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –	77,143	625
		Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	59,323	501
		01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	38,373	297
		33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	17,651	229
Man., Sask. and Alta –		Subtotal – Sous-total	556,722	5 426
Man., Sask. et Alb.		Total	1,637,862	39 127
B.C. and Territories -	Intra-regional -	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	120,361	7 430
CB. et Territoires	Intra-régional	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	46,867	2 631
		29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	15,053 25,875	1 178 1 122
		99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	40,294	806
		Subtotal — Sous-total	495,951	18 080
B.C. and Territories -	Inter-regional –	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	24,908	533
CB. et Territoires	Inter-régional	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	43,816	373
		14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	23,115	214
		44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	11,318	194
		43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	3,808	182
		Subtotal - Sous-total	296,240	3 139
B.C. and Territories – CB. et Territoires		Total	792,191	21 219
				167 763

Table 3.8

For-hire Trucking, 1997: Distribution of Domestic Truck Traffic by Commodity Group

Tableau 3.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Ventilation du trafic intérieur par groupe de produits

	Percentage of traffic – Proportion du trafic							
Commodity – Produit	Revenues	Tannas	Tonne- kilometres	Shipments				
	Recettes	Tonnes	Tonnes- kilomètres	Expéditions				
			%					
Live animals - Animaux vivants	1	1	1	0				
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissions et tabacs	17	14	18	14				
Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles	11	28	16	7				
Fabricated materials, inedible - Demi-produits non comestibles	31	41	39	23				
End products, inedible - Produits finals non comestibles	26	9	13	33				
General or unclassified freight - Fret ordinaire ou non classé	15	7	12	24				
Total	100	100	100	100				

Note: Components may not add up to totals due to rounding. - Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certaines estimations choisies se rapportant aux
mouvements de marchandises, selon le groupe de produits

	Commodity Dradicit	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Ship- ments	Rank
	Commodity – Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonne- kilomètres	Classe- ment	Expédi- tions	Classe- ment
		\$'000		'000		'000		'000	
001	Cattle - Boivins	10 000	67	505		050.047	4.4	00	400
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche,	18,990		535	58	359 617	41	26	130
054	réfrigérée ou congelée	86,022	18	1 086	29	1 100 907	15	350	10
051 061	Dairy products – Produits laitiers Cereal grains, unmilled – Grains de céréales,	84,566	19	2 537	16	827 609	21	233	24
062	non moulus Cereal grains, milled – Grains de céréales.	33,734	38	2 400	18	688 276	25	80	66
	moulus	19,295	64	666	44	271 582	52	39	104
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	00.047	40	0.17		000 740		404	
075	Fruit juice concentrates (10% or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins	29,047	43	317	77	220 740	63	134	41
001	de sucre) Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais	19,576	62	451	63	317 697	46	35	111
	or réfrigérés	37,451	35	858	33	561 503	27	81	65
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre,	10.754	00	000	0.0	054.040		-	404
104	mélasses et sirops Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les	18,754	69	823	36	251 042	54	39	101
	confiseries)	18,196	72	234	91	227 327	57	130	46
146	Other food preparations – Autres	450.040	0	7.400	0	5 055 400	0	4 470	
159	préparations alimentaires Complete feed – Aliments complets	450,042 18,803	2 68	7 102 651	6 47	5 255 408 221 241	2 60	1,476 75	3 68
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non								
172	alcoolisées Fermented alcoholic beverages – Boissons	31,993	39	1 484	24	617 957	26	92	59
173	alcooliques fermentées Distilled alcoholic beverages – Boissons	28,342	44	951	31	373 858	37	142	38
	alcooliques distillées	27.522	46	664	45	318 718	45	101	56
231	Logs and bolts - Billes et billots	105,150	13	7 840	4	1 584 547	8	246	20
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	235,974	3	13 148	1	3 407 872	4	506	6
239	Other crude wood materials – Autres	6 270	120	600	40	100 647	07	0.4	104
253	matières de bois brutes Copper in ores, concentrates, matte and scrap – Cuivre, minerais, concentrés,	6,370	138	698	43	133 647	87	24	134
	matte et déchets	8,827	113	700	42	151 201	79	20	149
259	Other metal-bearing ores, concentrates and								
	scrap – Autres metaux, minerais,	21,535	56		20	470 037	30	57	80
261	concentrés et déchets Coal – Houille	4,288	160	836	35	70 285	127	23	139
262		24,995	49	1 772	23	310 006	48	62	76
	Natural gas & other crude bituminous substances – Gaz naturel & autres substances			1772	20	0,000			
	bitumineuses brutes		74	•••	51	***	33		170
	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	51,078	29	5 859	10	1 016 092	17	191	31
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	63,424	26	4 684	12	1 545 781	10	146	37
291	Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	94,982	17	5 946	9	1 332 410	13	247	19
331	Lumber and sawn timber - Bois de								
220	construction et sciage Other wood fabricated materials – Autres	164,010	5	7 125	5	3 802 674	3	261	17
339	demi-produits en bois	23,665	52	779	39	449 618	32	52	87
351	Paper for printing - Papier d'impression	114,062	9	3 339	14	2 008 624	6	259	18
357	Building paper and board – Papier et	22,377	55	944	32	388 487	35	49	91
	panneaux de construction	22,311	55	344	32	300 407	00	43	31

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – continued

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certaines estimations choisies se rapportant aux
mouvements de marchandises, selon le groupe de produits
– suite

			- suite						
		Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Ship- ments	Rank
	Commodity – Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonne- kilomètres	Classe- ment	Expédi- tions	Classe- ment
		\$'000		'000		,000		'000	
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton -								
401	Tissus larges entières, ou en partie de coton Inorganic acids & oxygen comp. of non-met. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy	35,908	36	275	80	220 964	62	244	22
402	de prod. non mét. ou mét. Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides	20,276	60	773	40	255 432	53	36	108
10.1	& peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & pérox. métal.	40,025	32	1 314	25	380 223	36	61	77
404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides	28,095	45	842	34	370 315	39	56	84
416	inorganiques Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais &	20,095	43	042	04	370 013	00	30	0-
423	mat. fertilisants Plastics materials, not shaped – Matières	60,078	27	2 531	17	1 211 511	14	82	64
	plastiques, non façonnées Plastics basic shapes and forms – Profiles et	19,257	65	630	48	213 413	65	38	106
	formes de base en matière plastique Paints and related paint products – Peintures	40,379	31	799	38	303 026	50	153	35
	et produits connexes	29,661	42	377	68	225 892	58	224	25
129	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialitiés chimiques, industrielles	77,924	22	1 173	27	816 570	22	334	11
131	Gasoline - Essence	74,994	23	6 188	8	1 344 402	12	244	2
	Fuel oil – Mazout Refined and manufactured gases, fuel type –	109,319	11	6 758	7	1 887 370	7	223	2
	Gaz raffinés et fabriqués, type combustible Petroleum & coal products (exc. those in	29,749	41	1 161	28	392 576	34	45	9
143	chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.) Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes	64,026	25	3 086	15	994 409	18	139	4
	& fittings) – Moulages & forgeages de fer & d'acier (sauf tuyaux& raccords)	20,087	61	443	64	314 382	47	48	9:
	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	156,579	6	8 802	3	2 818 494	5	373	
148	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	84,069	20	1 817	22	878 183	20	204	2
	Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	21,313	58	571	53	485 214	28	39	10
	Copper and copper alloys – Cuivre et alliages de cuivre	19,359	63	554	55	308 920	49	63	7
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction &								
165	d'architecture Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware –	24,502	50	318	76	214 723	64	130	4
160	Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	50,392	30	455	62	334 128	44	330	1
	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	31,915	40	706	41	467 257	31	116	4
	Glass basic products – Produits de base en verre	35,546	37	652	46	372 974	38	125	4
	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton Other non-metallic mineral basic products –	111,903	10	5 132	11	1 365 563	11	182	3
	Autres produits minéraux non métalliques de base	120,344	8	4 068	13	1 578 530	9	291	1
194	Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols &				, 0		, in the second	201	
509	other machinery classified by function –	21,353	57	210	96	119 720	96	295	1-
	Autres machines classées selon la fonction	54,893	28	378	67	344 219	42	244	2

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – concluded

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certaines estimations choisies se rapportant aux
mouvements de marchandises, selon le groupe de produits

	Commodity Durch it	Revenues	Rank		Rank	Tonne- kilometres	Rank	Ship- ments	Rank
	Commodity – Produit	Recettes	Classe- ment	Tonnes	Classe- ment	Tonne- kilomètres	Classe- ment	Expédi- tions	Classe
		\$'000		'000		'000		'000	
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser,								
581	utiliser dans mine pour pétrole et gaz Passenger automobiles and chassis –	102,950	14	804	37	363 668	40	202	28
583	Voitures particulières et chassis Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers,	99,858	15	1 053	30	340 557	43	843	5
888	d'usage commerc. Motor veh. engines, accessories, parts &	65,927	24	604	50	195 106	69	436	7
521	assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) –	156,525	7	1 865	21	809 025	23	1,023	4
37	Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air) Electronic equip. components, chassis &	38,853	34	535	57	274 100	51	272	16
	cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique Electric lighting fixtures and portable lamps –	23,030	53	139	112	172 899	74	131	44
,01	Appareils d'éclairage électriques & lampes portatives	13.596	87	71	148	72 913	126	116	50
	Wiring devices – Dispositifs de câblage Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels	14,689	85	74	146	80 290	122	163	34
41	électriques divers Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles	18,697	70	116	124	89 272	115	121	48
	non assemblés)	39,493	33	218	95	211 336	67	202	29
63	Miscellaneous equipment - Matériel divers	26,753	48	172	102	123 700	93	95	5
	Other apparel - Autres vêtements	20,491	59	115	125	121 142	95	169	33
41	Floor coverings - Couvre-sols	15,472	79		115	83 203	119	147	30
67	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et	450.000		0.4.4		470.004		100	4.6
79	personnels divers (usagés) Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et	178,282	4	341	73	478 234	29	133	42
	produits pharmaceutiques	24,302	51	187	100	164 703	75	142	39
	Other printed matter – Autres imprimés Stationery and office paper supplies –	27,182	47	277	79	223 683	59	200	30
51	Papeterie et articles de bureau Shipping and distribution containers and closures – Récip., contenants, conteneurs	9,417	110	63	157	41 233	161	131	43
	& fermet, pour livr. & distrib.	99,460	16	1 910	19	889 016	19	426	3
64	Paper end-products – Produits finals en papier	77,995	21	1 272	26	764 675	24	324	13
91	Mail – Courrier	105,165	12	630	49	1 049 356	16	1,619	2
95	General freight – Fret général	854,458	1	11 243	2	7 820 521	1	4,414	•
	Total for all commodities – Total pour tous les produits	6,377,075		167 763		72 240 138		25,628	

Table 3.10

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Statistics for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by Revenues)

Tableau 3.10

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Statistiques choisies pour des groupes de produits selon le poids (classées en fonction des recettes)

		Revenues		Tonne- kilometres	Shipments
	Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe TOTAL (<= 10 000 kg) SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé Crude Wood Materials – Matières de bois brutes Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois Paper and Paperboard – Papier et carton Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	Recettes	Tonnes	Tonnes- kilomètres	Expéditions
_		\$'000	'000	'000	'000
	POIDS DITYPÉDITION 40 000 la				
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	569,470	3 035	2 642 191	5,506
8	Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires	283,418	2 262	943 767	2,228
4	Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	187,361	1 437	1 235 193	1,140
36		171 177	220	362 761	151
		171,477		445 704	767
6		96,080	492		
2		93,397	628	463 921	694
96	Remaining End-products Classified by Material – Autres	89,847	334	159 377	306
		68,935	565	370 509	414
4	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	65,440	251	278 760	365
4		61,396	452	266 158	356
5	Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	59,730	235	199 296	409
7	fermetures	56,447	484	235 129	323
	métalliques de base	52,833	338	205 989	303
1	viandes	49,815	309	288 551	422
3		45,448	140	193 032	320
	TOTAL (<= 10 000 kg)	2,753,457	16 291	11 999 428	19,597
	SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg - POIDS D'EXPÉDITION > 10 000 kg				
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	390,152	8 838	6 227 685	527
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	332,829	21 914	5 191 444	736
		283,114	5 986	4 363 870	374
3		269,995	17 326	4 672 681	572
4	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	237,797	11 681	4 345 171	402
		229,584	10 014	3 336 206	346
3		202,017	8 898	4 737 489	307
5		127,802	4 643	2 564 472	192
7	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux				
0	Chamicals and Balated Braduets - Braduits chiminus et conneces	123,328	11 295	2 689 154	347
9	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	106,722	3 652	1 278 253	125
5	Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	89,175	5 895	1 318 341	227
	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	80,712	2 455	1 156 522	106
1	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	73,541	3 279	1 395 497	99
5	Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	66,241 65,768	2 353 1 595	730 187 994 564	134 72
	TOTAL (> 10 000 kg)	3,623,618	151 471	60 240 881	6,032
	(0,020,010	101711	30 2-70 001	0,032
	GRANDTOTAL				

Table 3.11

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected
Estimates by Region of Origin by Weight Group

Tableau 3.11

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

	Regiona	al totals		Regional	totals
	Totaux ré	gionaux		Totaux rég	gionaux
	>10 000 kg <	=10 000 kg	>	-10 000 kg <=	:10 000 kg
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000	Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000
B.C. and Territories - CB. et Territoires	460	332	B.C. and Territories – CB. et Territoires	7 663	1 388
Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	959	679	Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	16 241	2 802
Ontario	1,183	1,084	Ontario	19 254	5 273
Québec	750	496	Québec	12 571	1 994
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	272	161	Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	4 511	543
Total	3,624	2,753	Total	60 241	11 999
Tonnes	'000	'000	Shipments – Expéditions	'000	'000
B.C. and Territories - CB. et Territoires	19 664	1 555	B.C. and Territories – CB. et Territoires	739	1.920
Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	35 178	3 948	Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	1,330	4,724
Ontario	51 360	6 397	Ontario	2,117	6,769
Québec	32 232	3 388	Québec	1,337	3,597
Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	13 037	1 003	Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	509	2,586
Total	151 471	16 291	Total	6,032	19,597

Table 3.12

Domestic For-hire Trucking, 1997: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

Tableau 3.12

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :

Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids

		Percentage of traffic				
		Proportio	n du trafic			
Weight group – Groupe de poids	Revenues	T	Tonne- kilometres	Shipments		
	Recettes	Tonnes	Tonnes- kilomètres	Expéditions		
			%			
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	4	0	0	26		
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	14	2	4	34		
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	8	2	3	9		
2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg	8	2	4	5		
4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg	11	5	7	4		
10 000 to 19 999 kg — 10 000 à 19 999 kg	19	17	21	7		
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	18	26	28	7		
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	16	41	29	7		
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	2	5	4	1		
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	0	1	1	0		
Total	100	100	100	100		

Note: Components may not add up to totals due to rounding. - Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.13

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 – 999 kg	1 000 – 1 999 kg	2 000 – 4 499 kg	4 500 – 9 999 kg	10 000 – 19 999 kg
Live animals							
Revenues	\$'000	1	***	349	862	2,577	20.905
Tonnes	'000	1	2		12	64	531
Tonne-kilometres	'000	1	***	1 810		22 879	163 764
Shipments	'000	1	4	3	4	9	35
Food, feed, beverages and							
tobacco	*****	40.700	101.000	F7 000	00.540	404.040	045 044
Revenues	\$'000	19,729	104,322	57,663	88,519	131,310	315,914
Tonnes	,000	29 17 832	491 387 956	427 336 194	878 635 159	1 888 1 206 225	6 638 3 959 724
Tonne-kilometres	'000	568	1,260	294	283	271	3 939 724
Shipments	'000	506	1,200	294	203	2/1	442
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	1,583	21,431	6,337	9,666	10,489	108,848
Tonnes	'000	1	57	30	69	173	4 153
Tonne-kilometres	'000	945	26 409	19 334		102 521	1 492 112
Shipments	'000	25	95	21	21	24	253
Fabricated materials, inedi	ble						
Revenues	\$'000	40.810	171.603	74.643	95,394	126,629	254.597
Tonnes	'000	48	624	427	830	1 862	6 984
Tonne-kilometres	'000	33 628	478 596	319 625	561 178	1 105 501	3 316 458
Shipments	'000	1,009	1,717	304	273	265	446
End products, inedible							
Revenues	\$'000	109,190	410.195	280,506	228.735	250.401	246,227
Tonnes	,000	103,130	1 265	1 980	1 174	2 058	4 700
Tonne-kilometres	'000	99 867	1 204 749	958 106	864 498	1 488 221	2 646 599
Shipments	'000	2,220	3,528	1,518	396	304	332
General or unclassified fre	ight						
Revenues	\$,000	81.033	198,500	64,498	73,439	161,522	278,393
Tonnes	,000	71	691	349	539	1 510	5 823
Tonne-kilometres	'000	55 503	583 223	279 899	421 889	1 447 787	3 831 532
Shipments	'000	2,903	1,985	250	184	204	391
Total							
Revenues	\$'000	252,365	906.993	483,996	496,615	682.928	1,224,884
Tonnes	,000	252,303	3 131	3 217	3 503	7 556	28 829
Tonne-kilometres	'000	207 842	2 681 797	1 914 970	2 539 774	5 373 129	15 410 188
Shipments	'000	6,726	8.589	2,390	1,162	1,077	1,899

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.13

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certaines estimations selon la section de produits et le groupe de poids

20 000 – 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 – 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Animaux vivants
24,674		618 ¹	1	53,613	\$'000	Recettes
	***	52 ¹	1	1 718	'000	Tonnes
461 321	50 836	1	1	727 765	'000	Tonnes-kilomètres
35	4	11	1	94	'000	Expéditions
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
263,792	68,247	2.468		1,052,990	\$'000	Recettes
7 869	4 410	158	***	22 985	'000	Tonnes
5 066 706	1 441 978	66 578	***	13 147 727	'000	Tonnes-kilomètres
335	125	3	•••	3,554	'000	Expéditions
						Matières brutes non comestibles
209,254	330,645	22,984	1,910	723,146	\$'000	Recettes
12 451	27 942	2 216	136	47 228	'000	Tonnes
3 110 238	6 533 663	462 276	41 256	11 838 427	'000	Tonnes-kilomètres
489	774	45	2	1,750	'000	Expéditions
						Demi-produits non comestibles
494,722	608,634	77,591	11,700	1,956,322	\$'000	Recettes
18 299	34 062	5 112	946	69 194	'000	Tonnes
8 317 257	11 849 486	1 962 226	420 552	28 364 504	'000	Tonnes-kilomètres
746	928	103	13	5,775	'000	Expéditions
						Produits finals non comestibles
79,839	20,823	3,048	2,417	1,631,382	\$'000	Recettes
2 344	855	128	157	14 764	'000	Tonnes
1 532 867	371 451	60 999	***	9 291 865	'000	Tonnes-kilomètres
103	24	2	2	8,422	'000	Expéditions
						Fret ordinaire ou non classé
86,740	14,631	1	1	959,623	\$'000	Recettes
2 248	581	1	1	11 873	'000	Tonnes
1 850 589	349 973	1	1	8 869 876	'000	Tonnes-kilomètres
100	16	1	1	6,033	'000	Expéditions
						Total
1,159,021	1,045,511	106,961	17,800	6,377,075	\$'000	Recettes
44 121	67 977	7 698	1 479	167 763	'000	Tonnes
20 338 977	20 597 387	2 568 630	607 479	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
1,808	1,871	155	20	25,628	'000	Expéditions

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.14

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates by Originating Region by Weight Category

Origin		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 – 999 kg	1 000 1 999 kg	2 000 – 4 499 kg	4 500 – 9 999 kg	10 000 – 19 999 kg
Atlantic provinces							
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000	30,497 33 15 035 1,741	42,501 188 103 463 578	26,619 205 87 990 152	23,522 184 95 123 60	39,607 422 267 089 61	82,431 1 986 1 011 050 131
Québec							
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	46,862 45 34 764 1,007	166,943 611 436 977 1,726	81,567 610 311 268 455	84,137 665 409 044 221	125,420 1 649 888 217 233	274,980 7 816 3 229 345 503
Ontario							
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	98,000 82 93 026 1,951	363,363 1 189 1 246 955 3,122	192,445 1 302 852 078 971	195,127 1 443 1 154 647 484	270,887 3 087 2 256 904 438	452,227 10 383 5 430 176 693
Manitoba, Saskatchewan an	d						
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	52,443 66 42 948 1,485	209,006 781 570 477 2,194	123,098 766 432 610 566	133,815 850 612 226 280	173,765 1 717 1 321 425 245	295,127 6 073 4 101 549 394
British Columbia and the							
Territories Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	24,563 25 22 070 543	125,181 362 323 925 968	60,266 334 231 025 247	60,015 361 268 739 117	73,248 680 639 498 99	120,119 2 571 1 638 072 177
Canada							
Revenues Tonnes Tonne-kilometres Shipments	\$'000 '000 '000 '000	252,365 251 207 842 6,726	906,993 3 131 2 681 797 8,589	483,996 3 217 1 914 970 2,390	496,615 3 503 2 539 774 1,162	682,928 7 556 5 373 129 1,077	1,224,884 28 829 15 410 188 1,899

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997: Certaines estimations selon la région d'origine et la catégorie de poids

20 000 – 29 999 kg	30 000 – 44 999 kg	45 000 – 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		Origine
						Province de l'Atlantique
115,430	67,254	5,852	1	433,789	\$'000	Recettes
5 057	5 425	540	1	14 041	'000	Tonnes
2 007 863	1 346 893	117 790	1	5 054 239	'000	Tonnes-kilomètres
204	156	11	1	3,095	'000	Expéditions
						Québec
206,851	236,123	21,764	1,330	1,245,977	\$'000	Recettes
8 293	14 605	1 214	112	35 619	,000	Tonnes
3 568 505	4 974 968	658 409	53 823	14 565 319	'000	Tonnes-kilomètres
340	427	22	1	4,934	'000	Expéditions
						Ontario
334,022	336,671	21,218	3,295	2,267,256	\$'000	Recettes
12 346	25 736	1 886	301	57 757	'000	Tonnes
6 029 522	6 810 423	511 167	141 687	24 526 546	'000	Tonnes-kilomètres
515	705	39	4	8,886	,000	Expéditions
						Manitoba, Saskatchewan et Alberta
316,864	285,434	41,971	6,342	1,637,862	\$'000	Recettes
10 544	15 387	2 641	303	39 127	'000	Tonnes
5 545 652	5 380 926	862 133	173 436	19 043 373	'000	Tonnes-kilomètres
441	406	55	4	6,054	,000	Expéditions
						Colombie-Britannique et
105.054	100.000	16,156	6,759	792,191	\$'000	les territoires Recettes
185,854 7 881	120,029 6 824	1 419	762	21 219	,000	Tonnes
3 187 435	2 084 177	419 132	236 592	9 050 663	,000	Tonnes-kilomètres
308	178	28	10	2,659	,000	Expéditions
						Canada
1,159,021	1,045,511	106,961	17,800	6,377,075	\$'000	Recettes
44 121	67 977	7 698	1 479	167 763	'000	Tonnes
0 338 977	20 597 387	2 568 630	607 479	72 240 138	'000	Tonnes-kilomètres
1,808	1,871	155	20	25,628	'000	Expéditions

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.15

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group

		Up to – Jusqu'à 49 km	50 – 99 km	100 – 199 km	200 – 299 km	300 – 499 km	500 – 749 km
Live animals							
				44.500	5.000	7.000	7 477
Revenues	\$'000	1,695	5,305 220	11,598 491	5,008 171	7,236 291	7,177 247
Tonnes	'000 '000	90 3 296	15 453	69 410	41 874	110 787	151 731
Tonne-kilometres Shipments	,000	7	13	27	10	14	11
Food, feed, beverages and							
tobacco							
Revenues	\$'000	25,421	58,559	99,630	90,477	117,001	135,300
Tonnes	'000	1 567	3 123	4 354	3 252	3 048	2 697
Tonne-kilometres	,000	54 296	231 268	637 202	826 289	1 192 820	1639 207
Shipments	'000	177	356	509	499	556	465
Crude materials, inedible							
Revenues	\$'000	31,100	74,211	174,789	110.652	146,883	71,032
Tonnes	'000	5 846	8 917	13 666	6 916	6 568	2 557
Tonne-kilometres	'000	217 669	650 665	2 056 669	1 706 402	2 542 930	1 538 873
Shipments	'000	201	308	473	268	245	114
Fabricated materials, ined	ible						
Revenues	\$'000	64,145	131,534	203.992	210.978	281,332	334,920
Tonnes	,000	6 633	11 432	12 558	9 771	9 565	9 187
Tonne-kilometres	'000	244 094	826 591	1 813 208	2 444 153	3 728 847	5 675 033
Shipments	'000	396	683	927	855	860	839
End products, inedible							
Revenues	\$'000	42,922	84,267	136,688	136,901	200,618	236,277
Tonnes	'000	1 393	1 684	2 326	1 876	2 228	2 080
Tonne-kilometres	'000	48 915	121 802	333 847	478 175	862 502	1 260 434
Shipments	,000	532	745	1,149	1,106	1,348	1,188
General or unclassified fre	eight						
Revenues	\$'000	24,230	29,767	63,918	67.092	97,305	166,266
Tonnes	'000	1 004	1 007	1 321	1 316	1 554	2 416
Tonne-kilometres	'000	35 324	73 788	194 442	338 986	630 206	1 463 368
Shipments	'000	214	378	762	808	977	957
Total							
Revenues	\$'000	189,513	383,644	690,615	621,110	850,374	950.973
Tonnes	'000	16 533	26 382	34 716	23 302	23 254	19 185
Tonne-kilometres	,000	603 595	1 919 563	5 104 776	5 835 879	9 068 092	11 728 657
Shipments	'000	1,528	2,482	3,847	3,548	4,000	3,575

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.15

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 : Certaines estimations selon la section de produits et la distance

		Total	1 500 km and over – et plus	1 000 – 1 499 km	750 – 999 km
Animaux vivants					
Recettes	\$'000	53,613	9,215	2,159	4,220
Tonnes	,000	1 718	71		84
Tonnes-kilomètres	'000	727 765	200 277		72 257
Expéditions	'000	94	4	2	5
Denrées alimentaires, aliment					
pour animaux, boissons et ta				4.47.750	04 504
Recettes	\$'000	1,052,990	297,254	147,756	81,591
Tonnes	'000	22 985	2 068	1 675	1 201
Tonnes-kilomètres	,000	13 147 727	5 512 070	2 031 197	1023 403
Expéditions	'000	3,554	401	367	224
Matières brutes non comestib					
Recettes	\$'000	723,146	24,915	38,938	50,626
Tonnes	'000	47 228	293	816	1 649
Tonnes-kilomètres	,000	11 838 427	679 687	970 069	1475 462
Expéditions	'000	1,750	31	44	66
Demi-produits non comestible					
Recettes	\$'000	1,956,322	310,903	217,114	201,403
Tonnes	'000	69 194	2 113	3 562	4 374
Tonnes-kilomètres	,000	28 364 504	5 640 971	4 220 066	3 771 543
Expéditions	'000	5,775	512	351	352
Produits finals non comestible					
Recettes	\$'000	1,631,382	512,096	168,375	113,238
Tonnes	'000	14 764	1 475	944	757
Tonnes-kilomètres	,000	9 291 865	4 402 384	1 135 449	648 347
Expéditions	'000	8,422	1,282	588	484
Fret ordinaire ou non classé					
Recettes	\$'000	959,623	317,389	126,038	67,616
Tonnes	'000	11 873	1 526	1 073	656
Tonnes-kilomètres	'000	8 869 876	4 267 589	1 306 547	559 633
Expéditions	'000	6,033	905	655	376
Total					
Recettes	\$'000	6,377,075	1,471,772	700,380	518,693
Tonnes	'000	167 763	7 545	8 122	8 723
Tonnes-kilomètres	'000	72 240 138	20 702 978	9 726 008	7 550 648
Expéditions	'000	25,628	3,135	2,008	1,506

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.16

Domestic For-hire Trucking, 1997: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues

Tableau 3.16

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1997 :
Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits fondés sur les recettes

	Commendate Developing	Estimated Revenues	Estimated Revenue per Shipment	Estimated Revenue per Tonne	Estimated Weight per Shipment
	Commodity — Produit	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatit par expédition
		\$'000	\$	\$	kg
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	959,623	159.06	1,871.23	1 968
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	470,475	310.76	376.10	4 903
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	354,631	446.93	46.87	27 744
58	Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	333,057	143.36	480.43	1 566
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	299,192	395.02	302.00	16 019
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	292,726	426.51	100.59	25 579
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	282,417	434.74	341.52	15 936
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	227,645	505.95	257.56	20 166
86	Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	183,468	1,139.62	1,164.18	2 583
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	174,110	217.54	546.10	3 852

Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States

International Trade

As measured by the dollar value of goods, Canada's total exports in 1997 rose by 8% and imports rose by 14% compared to the previous year. Exports to, and imports from, the United States increased by 9% and 15% respectively. In 1997, trade with the United States, Canada's principal trading partner, accounted for 81% of Canada's exports and 68% of its imports.

Table 3.17

Canada's Exports and Imports by Dollar Value of Goods, 1996 and 1997⁴

Section 3 – Activité du camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis

Commerce international

Mesurées en fonction de la valeur des produits, les exportations totales du Canada se sont accrues de 8 % et les importations de 14 % en 1997 par rapport à l'année précédente. Les exportations à destination et les importations en provenance des États-Unis ont augmenté de 9 % et de 15 % respectivement. En 1997, les échanges commerciaux avec les États-Unis, principal partenaire commercial du Canada, ont représenté 81 % des exportations et 68 % des importations canadiennes.

Tableau 3.17
Exportations et importations du Canada selon la valeur des marchandises, 1996 et 1997⁴

	1996	1997	Variation	
	\$'000,0	000,000	%	
Total Exports	259	281	8	Exportations totales
Total Imports	233	272	14	Importations totales
Exports to the United States	209	229	9	Exportations aux États-Unis
Imports from the United States	157	184	15	Importations des États-Unis

Sources: Exports, Merchandise Trade, 1997, Statistics Canada, Catalogue Nº 65-202 Imports, Merchandise Trade, 1997, Statistics Canada, Catalogue Nº 65-203

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, neither reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States nor the nationality of the carriers involved. Trade statistics include all modes of transport and data for private carriers as well as both Canada-and United States-based carriers. Freight moved by rail consisted primarily of low-value, bulk commodities.

Ces chiffres sur le commerce, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis, ni la nationalité des transporteurs. Les statistiques sur le commerce comprennent tous les modes de transport, ainsi que des données sur les transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés au Canada et aux États-Unis. Les expéditions assurées par les transporteurs ferroviaires ont consisté surtout en des marchandises en vrac ayant peu de valeur.

Trade between Canada and the United States depends heavily on the trucking industry for quick, dependable and inexpensive delivery of goods. In 1997, the trucking industry delivered 58% of the exports from Canada to the United States and 79% of imports from the United States into Canada.

In 1997, transborder shipments represented 19% of the total number of shipments carried by the large Canada-based for-hire carriers and generated 40% of total revenues. Considering revenues earned for these shipments, this activity seems to be a lucrative niche for Canada-based carriers.

Transborder activity can be broken down into south-bound (to the United States) and north-bound (from the United States) deliveries.

The shipments going south dominated the transborder trucking activity in 1997 with 57% of revenues earned from this activity and 58% of the tonne-kilometres performed (see Figure 3.3).

Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier pour l'acheminement rapide, fiable et peu coûteux des marchandises. En 1997, l'industrie du camionnage a acheminé 58 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 79 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

En 1997, les expéditions transfrontalières ont représenté 19 % du nombre total d'expéditions acheminées par les grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ont rapporté 40 % des recettes totales. Compte tenu des recettes déclarées pour ces expéditions, cette activité semble être un créneau de marché intéressant pour les transporteurs domiciliés au Canada.

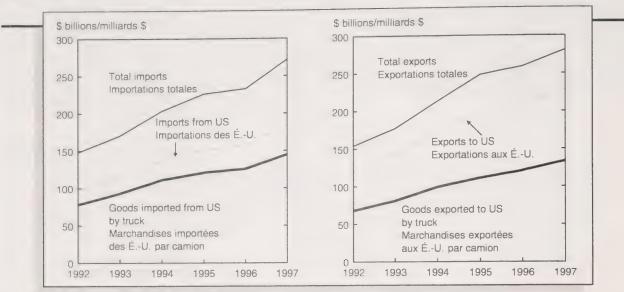
Le trafic transfrontalier des marchandises peut se répartir en livraisons en direction du sud (à destination des États-Unis) et en livraisons en direction du nord (en provenance des États-Unis).

Les expéditions destinées vers le sud ont dominé les activités transfrontalières de camionnage en 1997 avec 57 % des recettes tirées de cette activité et 58 % des tonnes-kilomètres réalisées. (Voir figure 3.3).

⁴ Source: Exportations, commerce de marchandises, 1997, Statistique Canada, Nº 65-202 au catalogue Importations, commerce de marchandises, 1997, Statistique Canada, Nº 65-203 au catalogue

Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking

Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier



Sources: Exports, Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue № 65-202

Imports, Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue Nº 65-203

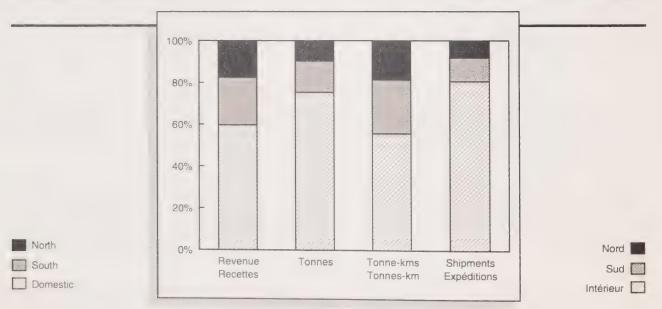
Source : Exportations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, Nº 65-202 au catalogue

Importations, commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, N° 65-203 au catalogue

Figure 3.3 Figure 3.3

Transborder activity makes a significant impact on total trucking activity

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage



With revenues of \$313 million, deliveries of road motor vehicles, parts and accessories generated the most revenues of all commodities trucked to the United States. General or unclassified freight and paper and paperboard generated revenues of \$261 million and \$215 million respectively.

Avec des recettes de 313 millions de dollars, les livraisons de véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires ont constitué la plus grande part des recettes tirées du transport de marchandises aux États-Unis. Les groupes du fret ordinaire ou non classé et le papier et le carton ont rapporté des recettes de 261 et 215 millions de dollars respectivement.

Canadian carriers moved a significant number of shipments into Canada. Shipments north bound account for 43% of revenues generated by transborder activities and 42% of tonne-kilometres performed.

As for shipments from the United States, *general or unclassified freight* constituted the greatest amount of trucked goods. These shipments generated revenues of \$320 million. Not surprisingly, fruits and vegetables were also among the top ten commodities trucked north, into Canada

Les transporteurs canadiens ont acheminé un nombre important d'expéditions au Canada. Les expéditions vers le nord ont représenté 43 % des recettes tirées du trafic transfrontalier et 42 % des tonnes-kilomètres réalisées.

Du côté des acheminements en provenance des États-Unis, le groupe du *fret ordinaire ou non classé* a constitué les plus importantes marchandises transportées par camion. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 320 millions de dollars. Comme on pouvait s'y attendre, les denrées périssables que sont les fruits et légumes se sont également classées à l'intérieur des 10 principales marchandises transportées par camion en direction du nord, soit vers le Canada.

Table 3.18
For-Hire Trucking, 1997: Southbound Movements of Goods, Canada - U.S.

Tableau 3.18

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements nord-sud de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination	Recettes	Nombre	Nombre	Nombre	Distance
negion a origine	Région des États-Unis	estimatives	estimatif de tonnes	estimatif de tonnes- kilomètres	estimatif d'expéditions	moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Atlantic prov	Northeast - Nord-est	89,624	1 896	1 505 032	99	925
Prov. de l'Atlantique	North Central – Centre-Nord	14,775	119	274 280	13	2 330
	South - Sud	39,422	307	717 151	21	2 447
	West - Ouest	•••	•••	•••	3	5 153
	Total	145,899	2 328	2 529 641	137	1 400
0.45	North and Montant	000 440	4.040	0.000.044	004	05.4
Québec	Northeast – Nord-est	233,116	4 310	2 806 911	291	654
	North Central – Centre-Nord	165,046	1 839	2 544 691	159	1 352
	South – Sud West – Ouest	160,762	1 291	2 400 599	105 17	1 902 4 395
	West - Ouest	32,420	90	394 121	17	4 393
	Total	591,344	7 531	8 146 322	571	1 186
Ontario	Northeast - Nord-est	246,854	4 432	2 200 191	512	558
	North Central - Centre-Nord	533,085	9 535	6 878 949	1,515	696
	South - Sud	318,824	2 314	3 380 351	288	1 516
	West - Ouest	109,164	344	1 327 344	74	3 886
	Total	1,207,927	16 625	13 786 834	2,389	865
Man., Sask. and Alta	Northeast – Nord-est	23,884	145	450 424	13	3 038
Man., Sask. et Alb.	North Central – Centre-Nord	121,772	1 593	2 454 526	122	1 442
Tricking Colonia Critical	South - Sud	69,599	404	1 274 337	35	3 146
	West - Ouest	104,788	1 149	1 660 350	66	1 582
	Total	320,043	3 291	5 839 637	235	1 818
B.C. and Territories –	Northeast – Nord-est	11,933	38	174 032	7	4 605
CB. et Territoires	North Central - Centre-Nord	25,993	162	513 395	20	3 267
0. 0. 0(1011101100	South - Sud	21,005	89	346 992	15	4 156
	West - Ouest	117,193	3 311	2 104 946	203	671
	Total	176,124	3 600	3 139 364	245	1 210
	Total Canada - United States -					4.8
	Canada - États-Unis	2,441,336	33 376	33 441 798	3,577	1 023

Table 3.19
For-Hire Trucking, 1997: Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements nord-sud des dix principales marchandises,
Canada - États-Unis

		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
	Commodity - Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
_		\$'000	'000	'000	'000
58	Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	313,018	4 006	3 077 380	1,251
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	260,869	2 988	3 229 716	326
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	215,188	3 509	4 093 519	194
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	200,264	4 227	3 955 585	202
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	122,394	2 277	2 046 802	127
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	95,936	325	594 369	109
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	78,273	716	858 177	86
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	77,578	1 578	1 117 313	85
96	Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	73,759	920	1 078 368	78
45	Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux	64,225	954	1 088 733	58
	Other commodities - Autres produits	939,833	11 875	12 301 837	1,061
	Total Canada - United States - Canada - États-Unis	2,441,336	33 376	33 441 798	3,577

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Origin	Commodity Braduit			Kilometres	
Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimati d'expéditions
		\$'000	'000	'000	,000
Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ing. alim. et prép. alim. 	22,285 20,739 15,634	298 161	377 051 421 081 244 069	17 22 10
	 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en chaoutchouc Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes 	14,553	104	250 786	7
	et préparations à base de légumes	11,623	121	193 767	6
	Other commodities - Autres produits	61,066	1 008	1 042 888	75
	Total	145,899	2 328	2 529 641	137
Québec	35 Paper and Paperboard – Papier et carton99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou	91,085	1 431	1 537 292	78
	non classé 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	8 1,966 51,752	841 845	875 438	83 42
	45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories –	45,100	616	804 364	3
	Vehicules routiers, pièces et accessoires	36,053	270	351 156	49
	Other commodities - Autres produits	285,388	3 527	3 556 987	288
	Total	591,344	7 531	8 146 322	571
Ontario	 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire 	269,868	3 702	2 668 325	1,192
	ou non classé	138,675			178
	 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires 	72,852 62,738	1 628 192	1 164 407 337 718	88 75
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	57,343	1 189	938 251	63
	Other commodities - Autres produits	606,452	8 307	7 052 567	792
	Total	1,207,927	16 625	13 786 834	2,389
Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	00 Live Animals – Animaux vivants 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et	28,355 26,466	396	425 388 726 062	14 26
	préparations à base de viandes 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou	26,352 25,959	215 350	499 534 694 727	12 17
	non classé	19,619	182	316 568	20
	Other commodities - Autres produits	193,291	1 808	3 177 358	146
	Total	320,043	3 291	5 839 637	235
B.C. and Territories – CB. et Territories	 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois 35 Paper and Paperboard – Papier et carton 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire 	44,472 19,926	1 206 303	1 026 089 505 112	58 15
	ou non classé 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	18,018 9,014	338 69	234 116 171 061	31 6
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	6,114	116	142 785	7
	Other commodities - Autres produits	78,580	1 567	1 060 201	127
	Total	176,124	3 600	3 139 364	245
	Total Canada - United States - Canada - États-Unis	2,441,336	33 376	33 441 798	3,577

Table 3.21
For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of Goods, U.S. - Canada

Tableau 3.21 Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis - Canada

00003, 0.0. 00	1 (4) (4) (4)					
United States Region of Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine des États-Unis	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
				kilomètres		
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Northeast -	Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	21,199	316	305 862	26	1 049
Nord-est	Quebec - Québec	100,158	2 255	1 443 717	210	632
	Ontario	186,985	3 791	1 809 950	412	532
	Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	18,243	69	229 952	14	3 488
	B.C. and Territories - CB. et Territoires	15,268	37	168 927	16	4 611
	Total	341,853	6 469	3 958 408	677	737
North Central -	Atlantic Prov Prov. de l'Atlantique	18,059	77	199 102	12	2 545
	· ·	,	903	1 328 897	105	1 441
Centre-Nord	Quebec – Québec	94,928				
	Ontario	397,710	5 617	4 448 333	753	801
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. B.C. and Territories – CB. et Territoires	119,326 3 5,375	953 102	1 729 403 332 170	110 40	2 052 3 371
	Total	665,398	7 652	8 037 906	1,020	1 123
0 " 0 "						
South - Sud	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	27,453	157	404 832	14	2 633
	Quebec – Québec	112,439	1 012	1 846 584	99	1 841
	Ontario	279,934	2 374	3 255 999	332	1 440
	Man., Sask. and Alta Man., Sask. et Alb.	83,010	372	1 154 034	50	3 283
	B.C. and Territories - CB. et Territoires	26,745	69	273 577	25	4 025
	Total	529,581	3 983	6 935 025	520	1 852
West - Ouest	Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique	1,628	4	22 254	1	5 850
	Quebec - Québec	42,708	193	860 005	20	4 486
	Ontario	97,752	376			
	Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb.	79,318	754	1 476 562	75	3 986
	B.C. and Territories – CB. et Territoires	120,703	2 261	1 244 652 1 614 026	63 222	1 783 773
	Total	342,109	3 588	5 217 498	382	1 786
	Total United States - Canada -					
	États-Unis - Canada	1,878,941	21 693	24 148 837	2.599	1 266

Table 3.22
For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.22

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements sud-nord des dix principales marchandises, États-Unis - Canada

		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	
	Commodity – Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimati d'expéditions	
		\$'000	'000	'000	'000	
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	320,320	3 777	4 049 215	426	
58	Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires	173,434	1 598	1 317 254	279	
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	97,682	1 821	1 778 718	122	
09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	94,437	828	1 832 077	44	
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	86,288	823	1 072 869	121	
46	Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	58,285	500	592 392	124	
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	57,172	255	375 793	93	
07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	54,325	607	896 849	36	
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	53,178	941	874 878	69	
95	Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	52,832	467	383 081	99	
	Other commodities – Autres produits	830,988	10 077	10 975 711	1,186	
	Total United States - Canada - États-Unis - Canada	1,878,941	21 693	24 148 837	2,599	

Table 3.23

For-Hire Trucking, 1997: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 1997 : Mouvements sud-nord des cinq principales marchandises selon la région d'origine, États-Unis - Canada

0		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments
Origin Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Northeast - Nord-est	 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – 	61,590	1 095	678 393	128
	Véhicules routiers, pièces et accessoires 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages 95 Containers and Closures – Récipients,	21,061 20,675	243 560	154 225 307 922	47 38
	contenants, conteneurs et fermetures	18,963	210	117 818	42
	29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	18,677	665	386 929	35
	Other commodities – Autres produits	200,887	3 696	2 313 120	387
	Total	341,853	6 469	3 958 408	677
North Central -	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire				
Centre-Nord	ou non classé 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories –	123,513	1 370	1 560 302	164
	Véhicules routiers, pièces et accessoires	108,440	1 107	807 338	187
	 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages Chemicals and Related Products – Produits 	36,246	776	689 077	52
	chimiques et connexes 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits	28,187	307	331 937	45
	de base en métal	25,381	232	235 362	64
	Other commodities - Autres produits	343,631	3 860	4 413 890	507
	Total	665,398	7 652	8 037 906	1,020
South - Sud	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire	04.000	700	4 040 000	
	ou non classé 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories –	91,633	788	1 318 023	74
	Véhicules routiers, pièces et accessoires 42 Chemicals and Related Products – Produits	38,348	224	309 665	36
	chimiques et connexes 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	34,148 29,662	276 296	498 097 544 160	30 20
	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits				
	de base en métal	19,925	144	243 717	29
	Other commodities – Autres produits	315,864	2 256	4 021 363	332
	Total	529,581	3 983	6 935 025	520
West - Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations -	7/ 770			
	Légumes et préparations à base de légumes 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire	71,773	538	1 449 355	28
	ou non classé 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparation	43,584 ns	524	492 498	59
	à base de fruits 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparation	25,618	177	455 638	11
	Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. 63 Communication and Related Equipment – Matériel	alim. 16,390	120	285 212	14
	de communication et matériel connexe	12,891	35	121 548	18
	Other commodities - Autres produits	171,853	2 195	2 413 247	251
	Total	342,109	3 588	5 217 498	382
	Total United States - Canada -				

Due to the changes in methodology in 1997, the results of the 1997 survey cannot be directly compared to the findings of the 1996 survey (please see Chapter 6 for more information). This section, however, looks at the trucking activity of a subset of companies common to both reference years that should provide a good indication of the change in activity of the large companies between the two years.

Given the change in the survey universe, it was difficult to link companies from one year to the next. Nevertheless, 95 of the 114 companies identified in 1996 as Class 1 carriers (companies with operating revenues of \$12 million or more, the major part of which is generated by long-distance shipments) were linked between the two years.

The following comparison of trucking activity between 1996 and 1997 was done for this group of carriers. Although the analysis excludes companies that began operations in 1997 and those that ceased operations in 1996, it represents the growth within the 95 companies and not that of the industry.

En raison des changements apportés à la méthodologie en 1997, on ne peut directement comparer les résultats de l'enquête de 1997 aux conclusions de l'enquête de 1996. (Prière de consulter le chapitre 6 pour de plus amples renseignements.) Dans la présente section, toutefois, on examinera les activités de transport routier d'un sousensemble de compagnies communes aux deux années de référence, ce qui devrait fournir une bonne indication des variations de l'activité entre les deux années observées pour les grandes entreprises.

Compte tenu de la modification apportée à l'univers de l'enquête, il s'est révélé difficile de coupler systématiquement les compagnies d'une année donnée à celles de l'année suivante. Cependant, 95 des 114 compagnies désignées en 1996 comme des transporteurs de la classe 1 (soit les compagnies ayant réalisé des recettes d'exploitation de 12 millions de dollars ou plus, et, dont la majeure partie des recettes d'exploitation provient de livraisons sur de longues distances) ont pu être couplées pour les deux années.

La comparaison des activités de transport routier entre 1996 et 1997 présentée ci-dessous vise ce groupe de transporteurs. Dans la mesure où l'analyse ne tient compte ni des compagnies qui ont commencé leurs activités en 1997 ni de celles qui ont cessé leurs activités en 1996, les résultats représentent la croissance affichée par les 95 compagnies et non celle du secteur dans son ensemble.

Company characteristics

The following tables look at the characteristics of the subset of companies and of Class 1 companies.

Caractéristiques des compagnies

Les tableaux suivants présentent les caractéristiques du sousensemble de compagnies et du groupe constitué de compagnies de la classe 1.

Table 3.24 Region of domicile in 1996	Tableau 3.24 Région du domicile en 1996				
	Surveyed	In subset			
Region – Région	Compagnies enquêtées	Compagnies comprise dans le sous-ensembl			
Atlantic – Atlantique	10	8			
Québec	19	14			
Ontario	49	41			
Prairies	27	23			
B.C. and Territories - CB. et Territoires	9	5			
Total	114	95			

All regions of domicile are represented in the subset. Like the total Class 1 companies, the majority of these companies are located in Ontario, with the second-largest group located in the Prairie Region.

Toutes les régions de domicile sont représentées dans le sous-ensemble. À l'instar de l'ensemble des compagnies de la classe 1, la plupart de ces compagnies sont situées en Ontario, la région des Prairies se classant au deuxième rang.

Table 3.25	ableau 3.25				
Area of operation in 1996	Zone d'activité en 1996				
	Surveyed	In subse			
Area – Zone	Compagnies enquêtées	Compagnies comprises dans le sous-ensemble			
Canada only - Canada seulement	34	25			
Canada and United States - Canada et les États	s-Unis 80	70			

Approximately 72% of the companies of both groups serve both Canadian and U.S. markets. The remainder carried domestic shipments only.

Environ 72 % des compagnies des deux groupes sont actives sur les marchés canadien et américain. Les autres compagnies assurent le transport de marchandises sur le marché intérieur seulement.

14010 0120	Tableau 3.26 Genre d'activité en	1006
Type of activity in 1996		
	Surveyed	In subset
Activity – Activité	Compagnies enquêtées	Compagnies comprises dans le sous-ensemble
General freight, – less than truckload – Fret général, – charge partielle	38	29
General freight – truckload – Fret général – charge complète	29	25
Liquid bulk – Liquides en vrac	15	12
Forest products – Produits forestiers	2	2
Building materials - Matériel de construction	4	4
Refrigerated solids - Produits solides réfrigérés	7	6
Vanlines – Déménageurs	4	4
Other - Autre	15	13

The type of activity for the companies was also similar between the two groups with the majority of the groups classified as general freight carriers. Les deux groupes se caractérisent également par une répartition similaire du genre de transporteur selon l'activité, la majorité des compagnies se classe dans la catégorie des transporteurs de marchandises diverses.

Table 3.27
Trucking activity in 1996

Tableau 3.27
Activité du camionnage en 1996

Tracking acti	vity iii 1550		Activité du dumonnage en 1990							
		Surveyed	in subset	Subset as a % of Class 1						
		Enquêtées	dans le sous-ensemble	Sous ensemble en % de la Classe 1						
				%						
Revenues	\$000,000	4,376	3,919	90	\$ 000,000	Recettes				
Tonnes	000 000	76.9	67.1	87	000 000	Tonnes				
Tonne-km	000 000	46 669	42 536	91	000 000	Tonnes-km				
Shipments	000,000	19.7	15.4	78	000,000	Expéditions				

In addition to the similarity in the types of activities of the companies, the 95 companies in the subset represent a large portion of the activity of all 114 Class 1 companies surveyed in 1996. They earned 90% of the total transportation revenues attributed to the largest for-hire carriers and carried 78% of the shipments.

Total Activity

In 1997, these 95 carriers saw growth greater than the economy, which grew 4% as a whole. Revenues and shipments jumped 6% and 9% respectively. The tonnage of freight hauled increased by 5% and tonne-kilometres performed increased by 2%.

Outre la similitude du genre d'activité des compagnies, les 95 compagnies du sous-ensemble représentent une forte proportion de l'activité de l'ensemble des 114 compagnies de la classe 1 visées par l'enquête en 1996. Elles ont obtenu 90 % des recettes totales au titre du transport attribuées aux grands transporteurs pour compte d'autrui et ont acheminé 78 % des expéditions.

Trafic total

Durant 1997, ces 95 transporteurs ont connu une croissance supérieure à celle de l'ensemble de l'économie qui avait augmenté de 4 % durant cette période. Les recettes et les expéditions ont fait un bond de 6 % et 9 % respectivement. Le tonnage de marchandises transportées a grimpé de 5 % et les tonnes-kilomètres effectuées ont augmenté de 2 %.

Tableau 3.28

Activité du camionnage dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96		
			anr			
				%		
Revenues	\$ 000,000	3,919	4,161	6	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	67.1	70.5	5	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	42 536	43 300	2	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	15.4	16.8	9	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	2.31	2.84	23	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	253.90	248.01	-2	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	4 344	4 204	-3	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	900	865	-4	km	Distance par expédition

Domestic Activity

Just like the overall growth in 1997, domestic activity also had strong growth. Tonnage hauled increased by 5% in spite of the 1% decrease in tonne-kilometres performed. Revenues and shipments showed results similar to those of total activity with an increase of 5% and 9% respectively.

Table 3.29

Domestic activity in subset in 1997

Trafic intérieur

À l'instar de la croissance globale enregistrée en 1997, le trafic intérieur a aussi connu une forte croissance. Le tonnage acheminé a augmenté de 5 % malgré la diminution de 1 % des tonnes-kilomètres. Les recettes et les expéditions ont enregistré des résultats similaires à l'activité totale avec une augmentation de 5 % et 9 % respectivement.

Tableau 3.29
Le trafic intérieur dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96		
			1997	Taux de changement annuel 1997/96		
				%		
Revenues	\$000,000	. 2,711	2,850	5	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	52.6	55.0	5	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	27 584	27 387	-1	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	12.8	13.9	9	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	2.53	3.22	27	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	211.36	204.47	-3	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	4 103	3 948	-4	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	876	835	-5	km	Distance par expédition

Transborder Activity

Transborder activity was the key factor behind the growth in 1997. The annual growth rate of revenues, tonnage and tonne-kilometres performed was 9%, 8% and 6% respectively, which was greater than all trucking activity. However, the increase of the number of shipments was 1% lower than the total trucking activity with a growth rate of 8%. Not with standing the fact that

Trafic transfrontalier

Le trafic transfrontalier a été le facteur clé de la croissance en 1997. Le taux de croissance annuel des recettes, du tonnage et des tonnes-kilomètres était de 9 %, 8 % et 6 % respectivement. Il a été supérieur au total de l'activité du transport routier. Cependant, l'augmentation du nombre d'expéditions, avec un taux de croissance de 8 %, était inférieure de 1 % au total de l'activité du transport routier. Bien que l'ensemble des principaux

all primary activity indicators grew in 1997, revenues per tonne-kilometre performed (-20%), average revenues per shipment (0%), weight per shipment (-1%) and the average distance per shipment (-1%) stagnated or decreased.

In 1996, the carriers earned 31% of their revenues from transborder shipments. This portion increased to 32% in 1997. The portion of transborder tonnage across the Canada-U.S. border has also increased by 1%, from 21% of total tonnage in 1996 to 22% in 1997.

Table 3.30

Transborder activity in subset in 1997

indicateurs d'activité ait augmenté en 1997, les recettes par tonne-kilomètre (-20 %), les recettes moyennes par expédition (0 %), le poids par expédition (-1 %) et la distance moyenne par expédition (-1 %) ont stagné ou reculé.

En 1996, les transporteurs visés avaient tiré 31 % de leurs recettes totales du transport d'expéditions transfrontalières; cette proportion est passée à 32 % en 1997. La proportion du tonnage qui a traversé la frontière canado-américaine a aussi augmenté de 1 %, passant de 21 % du tonnage total en 1996 à 22 % du tonnage total en 1997.

Tableau 3.30 Le trafic transfrontalier dans le sous-ensemble en 1997

		1996	1997	Annual Percentage Change 1997/96		
		1330	1337	Taux de changement annuel 1997/96		
				%		
Revenues	\$ 000,000	1,209	1,312	9	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	14.4	15.5	8	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	14 953	15 912	6	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	2.6	2.8	8	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	1.22	0.97	-20	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	462.67	461.54	0	S	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	5 524	5 464	-1	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	1,023	1,011	-1	km	Distance par expédition

Chapter 4 1997 Private Trucking

Chapitre 4

Camionnage pour compte propre, 1997

Introduction

This chapter presents the results of the 1997 Motor Carriers of Freight (MCF), Private Carrier Survey. Private carriers are businesses that maintain a fleet of trucks to carry their own goods. The Private Carriers Survey covers those Canada-based private carriers with at least \$1 million in annual operating expenses that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business¹. The number of carriers reporting to the survey in 1997 was 422, a decrease of 7% over 1996. In the following text, 1997 data comparisons with previous years are based on averages per carrier.

Number of carriers

Of the 422 carriers reporting in 1997, almost three quarter (307) were based in Quebec and Ontario. Private carriers based in the Prairies and British Columbia accounted for 15% (62) and 7% (32) respectively of all carriers reporting; the remaining carriers (21 or 5%) were based in the Atlantic Provinces.

Operating expenses

Total operating expenses for private carriers reporting in 1997 reached \$1.7 billion. On a per carrier basis, operating expenses decreased to \$4.1 million in 1997 compared to \$4.2 million in 1996 and 1995 respectively, their lowest level since the early 1990s (Figure 4.1). Transportation expenses accounted for about 65% or \$1.1 billion of the total operating expenses, followed by administrative expenses \$342 million, maintenance expenses \$181 million and terminal expenses at \$90 million.

By region, Ontario reported the highest total operating expenses, followed by Quebec and the Prairies (Table4.1). British Columbia, however, reported the highest per-carrier total operating expenses (\$5.3 million), followed by Ontario (\$4.3 million), Quebec and the Prairies (\$3.8 million each) and the Atlantic Provinces

Introduction

Ce chapitre présente les résultats de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM), transporteurs pour compte propre, 1997. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui exploitent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises. L'enquête sur les transporteurs pour compte propre vise les transporteurs routiers pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élèvent à 1 million de dollars et plus et qui sont en mesure de fournir des renseignements comptables distincts pour leurs activités de camionnage au sein de l'entreprise globale¹. Le nombre de transporteurs déclarants s'est établi à 422 en 1997, soit une baisse de 7 % par rapport à 1996. Dans le texte qui suit, les données de 1997 sont comparées à celles des années précédentes à l'aide des moyennes par transporteur.

Nombre de transporteurs

Des quelques 422 transporteurs déclarants en 1997, près des trois-quarts (307) étaient domiciliés au Québec et en Ontario. Les camionneurs pour compte propre domiciliés dans les régions des Prairies et de la Colombie-Britannique ont accaparé respectivement près de 15 % (62) et 7 % (32) du total des transporteurs déclarants, tandis que les autres transporteurs provenant des Provinces de l'Atlantique comptaient pour 5 % (21).

Dépenses d'exploitation

En 1997, les dépenses totales d'exploitation des transporteurs déclarants pour compte propre se sont élevées à 1,7 milliard de dollars. Les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur ont diminué à 4,1 millions de dollars en 1997, comparativement à 4,2 millions en 1995 et 1996. Les dépenses moyennes d'exploitation ont ainsi atteint leur niveau le plus bas depuis le début des années 1990 (Figure 4.1). Les frais de transport ont accaparé la portion la plus importante soit environ 65 % ou 1,1 milliard de dollars des dépenses totales d'exploitation, suivi des dépenses administratives (342 millions de dollars), l'entretien et les frais de garage (181 millions de dollars) et enfin, les frais de terminus (90 millions de dollars).

Selon la région, l'Ontario a affiché les dépenses totales d'exploitation les plus élevées, suivie respectivement du Québec et des Prairies (Tableau 4.1). Toutefois, la Colombie-Britannique a enregistré les dépenses totales d'exploitation les plus élevées par transporteur, soit 5,3 millions de dollars, suivie de l'Ontario (4,3 millions de dollars), puis des Prairies et du Québec

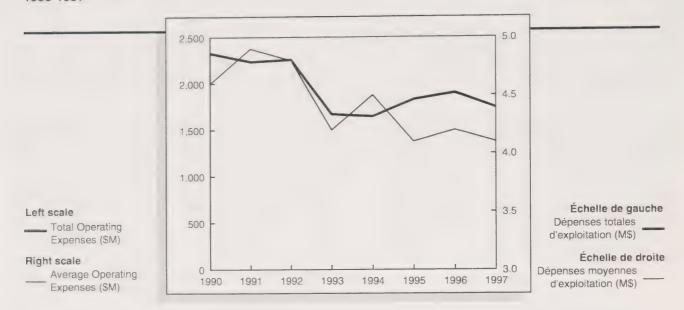
The response rate for the Private carrier of freight survey is fairly low when compared to the for-hire carrier of freight surveys. Users should consult chapter 6, section 6.4 where you will find the survey methodology, coverage, response rates and others. The difficulties linked to this survey stem from the survey frame and the problem inherent in identifying the proper respondent within a company that could provide the required variables. These problems may explain large discrepancies in the year over year results.

The taux de réponse à l'enquête sur les transporteurs pour compte propre est faible comparativement aux résultats d'enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui. Nous invitons donc l'utilisateur à consulter le chapitre 6 section 6.4 portant sur la méthodologie d'enquête, tel la couverture, le taux de réponse et autres. Les difficultés propres à cette enquête, résident d'une part dans la base de sondage et d'autre part dans la difficulté de rejoindre le répondant susceptible d'offrir l'ensemble des variables requises. Ces difficultés peuvent engendrer des écarts importants tel que le démontrent les résultats d'une année à l'autre.

Figure 4.1

Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1997

Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990-1997



(\$3.6 million). Table 4.2 breaks down total operating expenses in more detail.

Employment and salaries

A total of 17 592 workers were employed by those private truckers reporting in 1997 (Table 4.3). The average number of employees per carrier continued to decline, from 60 in 1991 to 44 and 42 in 1996 and 1997 respectively. Highway drivers and local drivers together accounted for 70% of all employment in private trucking in 1997. The highway drivers' share of employment has decreased from 28% in 1996 to 25% in 1997. Local drivers accounted for 45% of employment in private trucking in 1997, an increase of 5% over 1996.

For those private trucking companies reporting in 1997, total expenditures for salaries and wages were \$655 million (excluding benefits). The average salary was \$37,245 (excluding benefits), up 4% from \$35,670 in 1996. This varied from a high of \$39,237 in British Columbia to a low of \$35,911 in Quebec.

Mechanics and maintenance employees were the highest paid employment category in private trucking in 1997 (\$41,384) followed by highway drivers (\$40,585) while the local drivers and helpers were the lowest paid (\$35,293) (Figure 4.2). In most regions, highway drivers earned the highest incomes in 1997, achieving a maximum of \$41,668 in Quebec. Between 1996 and 1997, the average salary has increased significantly in

(3,8 millions de dollars chacun) et enfin les provinces de l'Atlantique (3,6 millions de dollars). Le tableau 4.2 présente une ventilation plus détaillée des dépenses totales d'exploitation.

Emploi et rémunération

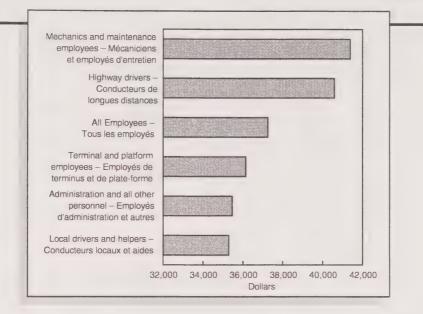
Le nombre total d'employés des transporteurs déclarants pour compte propre s'est élevé à 17 592 en 1997 (Tableau 4.3). Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre a ainsi poursuivi sa tendance à la baisse, passant de 60 en 1991 à 44 et 42 en 1996 et 1997 respectivement. En 1997, les conducteurs de longues distances et les conducteurs locaux représentaient 70 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre. La part des conducteurs de longues distances a baissé passant de 28 % en 1996 à 25 % en 1997. Les conducteurs locaux, quant à eux, représentaient 45 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre en 1997, soit une augmentation de 5 % par rapport à 1996.

Les dépenses totales au titre des traitements et salaires des transporteurs déclarants pour compte d'autrui se sont chiffrées à 655 millions de dollars (avantages sociaux non compris). La rémunération moyenne s'est établie à 37 245 dollars (avantages sociaux non compris), soit une hausse de 4 % par rapport à la rémunération moyenne de 35 670 dollars enregistrée en 1996. La rémunération moyenne a varié d'un maximum de 39 237 dollars en Colombie-Britannique à un minimum de 35 911 dollars au Québec.

Par catégorie d'emploi, les mécaniciens et le personnel d'entretien ont obtenu, en 1997, les revenus les plus élevés de l'industrie du camionnage pour compte propre, soit 41 384 dollars (viennent ensuite les conducteurs de longues distances avec 40 585 dollars). Les conducteurs locaux et les aides ont obtenu les revenus les moins élevés avec 35 293 dollars (Figure 4.2). Les conducteurs de longues distances ayant les revenus les plus élevés sont au Québec avec un sommet de 41 668 dollars.

Average Salary and Wages¹, Private Trucking, 1997

Rémunération moyenne¹, camionnage pour compte propre, 1997



¹ Excluding benefits

¹ Avantages sociaux non compris

all categories except for administration and all other personnel.

Private trucking's local drivers are paid less than highway drivers since they are more likely to drive straight trucks, which do not require as much driver training as for road tractors.

Between 1996 and 1997, salaries of highway drivers, and local drivers rose 3%, and 7% respectively (Figure 4.3).

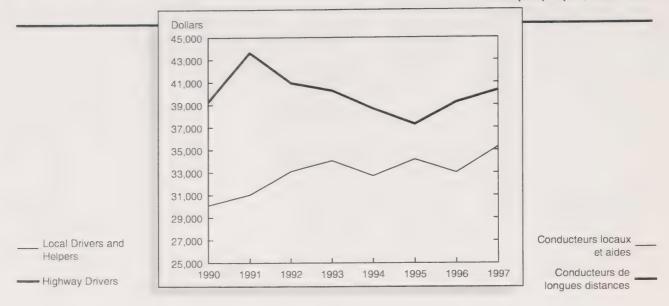
La rémunération moyenne a considérablement augmenté dans toutes les catégories d'emploi se rapportant au camionnage entre 1996 et 1997, à l'exception des employés d'administration.

Dans l'industrie du camionnage pour compte propre, les conducteurs locaux sont moins bien rémunérés que les conducteurs de longues distances dans la mesure où ils sont plus susceptibles de conduire des camions, travail qui ne requiert pas autant de formation que la conduite de véhicules articulés.

Malgré tout, les conducteurs de longues distances ainsi que les conducteurs locaux obtiennent des augmentations substantielles de 3 % et 7 % respectivement, entre 1996 et 1997 (Figure 4.3).

Highway and Local Drivers, Average Salary and Wages, Private Trucking, 1990-1997

Conducteurs locaux et de longues distances, rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1990-1997



Equipment

The total number of revenue equipment (road tractors, straight trucks, semi-trailers and other equipment) operated by private carriers reporting in 1997 was 27,750, a decrease of 3% over 1996 (Table 4.4). Both company owned and leased semi-trailers accounted for most of the equipment operated by private carriers in 1997 with an average of 29 units per carrier. Average semi-trailers per carrier varied from 15 units in British Columbia to 38 units in Ontario (Figure 4.4). Private carriers also operated an average of 19 straight trucks and 12 road tractors in 1997. Regionally, the largest number of straight trucks per carrier was 28 reported in British Columbia while the lowest number were in the Atlantic Region and Ontario (17). For road tractors, Ontario firms had the largest average fleet with 15 while the lowest was found in the Atlantic Provinces with only 6 road tractors on average per carrier.

Nationally, 6,138 units of equipment (22% of the fleet surveyed) were leased, a decrease over the previous high of 26% in 1996. The decrease in the proportion of equipment leased by private carriers in 1997 coincided with a increase in the number of units owned per carrier, from 46 pieces in 1996 to 51 pieces in 1997. The benefits of leasing equipment include less capital investment by a carrier and enhanced ability to quickly adapt to technological change. The 1997 data shown above would thus indicate a reverse trend, perhaps due to improved financial conditions favourable to capital investment.

Matériel

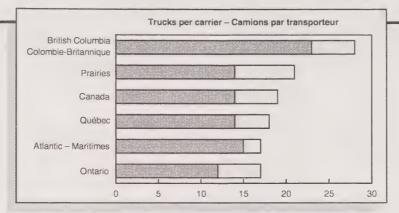
Le nombre total d'unités en service (tracteurs routiers, camions, semi-remorques et autre matériel), exploitées par des transporteurs déclarants pour compte propre, s'est établi à 27 750 en 1997, une diminution de près de 3 % comparativement à 1996 (Tableau 4.4). En 1997, les semi-remorques accaparaient la plus grande part de l'ensemble du matériel exploité par les transporteurs routiers pour compte propre avec une moyenne de 29 unités par transporteur. Ce nombre moyen de semiremorques par transporteur a varié de 15 unités en Colombie-Britannique à 38 unités en Ontario (Figure 4.4). Les transporteurs pour compte propre ont également utilisé en moyenne 19 camions et 12 tracteurs routiers en 1997. À l'échelle régionale, le plus grand nombre de camions par transporteur a été enregistré en Colombie-Britannique (28) et le plus bas dans la région de l'Atlantique et de l'Ontario (17). Pour les tracteurs routiers, le plus grand nombre était géré par des entreprises en Ontario (15) et le plus petit dans les Provinces de l'Atlantique (6).

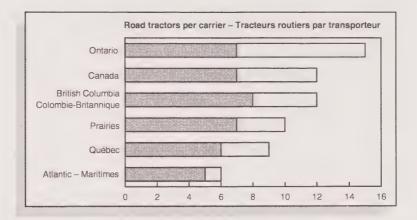
À l'échelle nationale, plus de 6 138 unités ou 22 % du parc de véhicules était loué, soit une diminution sur le précédent sommet de 26 % enregistré en 1996. La diminution de la proportion de matériel loué par les transporteurs routiers pour compte propre en 1997 a coïncidé avec l'augmentation du nombre d'unités de matériel possédées par transporteur, ce nombre est passé de 46 unités en 1996 pour atteindre 51 en 1997. La location de matériel présente les avantages de réduire les dépenses en capital des transporteurs routiers et d'augmenter leur capacité à s'adapter rapidement aux changements technologiques, il est donc surprenant de voir ce changement de tendance. Il est permis de croire que la période est propice aux investissements massifs.

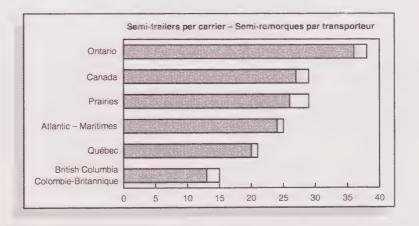
Revenue Equipment per Carrier by Region, Private Trucking, 1997

Matériel en service par transporteur selon la région, camionnage pour compte propre,

199







Owner Leased

Possédés

Loués

Distance travelled

In 1997, road tractors operated by the reporting private carriers travelled an average distance of 99,000 km (Table 4.5), an increase over the average of 90,000 km reported in the period 1992 to 1994, but a significant decrease from 109,000 in 1996 (Figure 4.5). Straight trucks travelled 38,000 km on average in 1997, a small increase from the 37 000 km travelled in 1996.

Figure 4.5

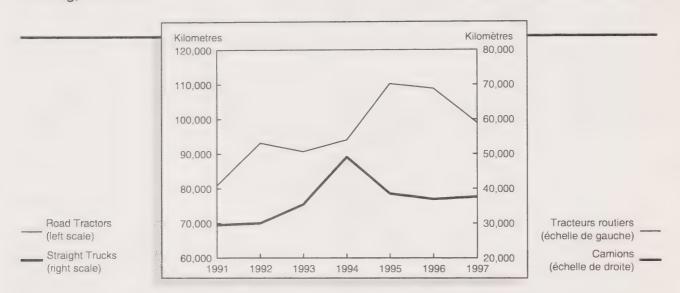
Average Distance Travelled, Private Trucking, 1991-1997

Distance parcourue

En 1997, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs déclarants pour compte propre ont parcouru en moyenne 99 000 km (Tableau 4.5), une augmentation par rapport aux moyennes d'un peu plus de 90 000 km enregistrées au cours des années 1992-1994, mais une diminution importante comparativement à 1996, soit 109 000 km (Figure 4.5). Les camions ont parcouru en moyenne 38 000 km en 1997, soit une légère hausse par rapport aux 37 000 km parcourus en 1996.

Distance moyenne parcourue, camionnage pour compte propre, 1991-1997

Figure 4.5



On average, road tractors from Ontario based carriers travelled the greatest distances (102,000 km), while the shortest distances were travelled in British Columbia (88,000 km) (Figure 4.6). Straight trucks travelled the greatest distances on average in Quebec (39,000 km), and the shortest distances in the Atlantic region (32,000 km).

Fuel consumption

The reporting carriers used over 337 million litres of fuel in 1997 (Table 4.6), an average of 798,983 litres per carrier compared with 813,485 litres in 1996. The cost of fuel consumption totalled \$151 million in 1997. This represents an average cost of \$0.45 per litre (compared to \$0.47 in 1996). Regionally, the average fuel cost varied from a high of \$ 0.48 per litre in British Columbia to a low of \$0.43 per litre in the Prairies.

On average, private carriers spent \$358,000 or 9% of their total operating expenses on fuel in 1997, the same as in 1995 and 1996.

Les distances moyennes les plus importantes furent parcourues par les tracteurs routiers provenant des firmes de l'Ontario (102 000 km), et les moins importantes, en Colombie-Britannique avec moins de 88 000 km (Figure 4.6). C'est dans la région du Québec que les distances moyennes parcourues par les camions furent les plus importantes (39 000 km), alors que les moins importantes furent enregistrées dans la région de l'Atlantique (32 000 km).

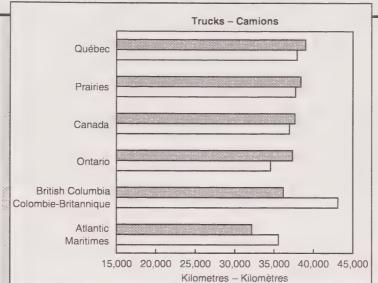
Consommation de carburant

Les transporteurs routiers déclarants ont consommé plus de 337 millions de litres de carburant en 1997 (tableau 4.6), soit une moyenne de 798 983 litres par transporteur comparativement à 813 485 litres en 1996. Cette consommation de carburant a entraîné des dépenses totales de 151 millions de dollars en 1997, soit 0,45 \$ le litre en moyenne comparativement à 0,47 \$ en 1996. À l'échelle régionale, le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,48 \$ le litre en Colombie-Britannique à un minimum de 0,43 \$ le litre dans les Prairies.

En 1997, les transporteurs pour compte propre ont affecté en moyenne 358 000 dollars, soit 9 % de leurs dépenses totales d'exploitation au carburant, un taux semblable à 1995 et 1996.

Average Distance Travelled by Region, Private Trucking, 1997

Distance moyenne parcourue selon la région, camionnage pour compte propre, 1997





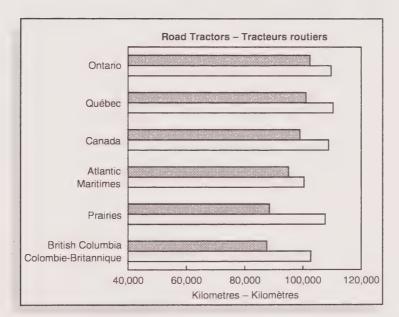


Table 4.1 Motor Carriers of Freight, 1997: Summary Statistics by Region of Domicile, Private Carriers

Tableau 4.1 Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Statistiques sommaires selon la région de domicile, camionnage pour compte propre

			5 1		•		
		Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombia Britannique
Carriers Reporting - Transporteurs déclarants	No Nbre	422	21	125	182	62	32
Total Operating Expenses ¹ – Total, Dépenses d'exploitation ¹ Transportation Expenses – Frais de transport Maintenance and Garage Expenses –	\$'000	1,740,827 1,126,610	75,547 56,276	477,192 293,033	780,126 498,785	238,236 171,897	169,72 6
Dépenses d'entretien et frais de garage Terminal Expenses – Frais de terminus Administrative and General Office Expenses ² -	1)	181,711 90,093	8,701 1,844	55,393 22,752	78,347 46,967	23,517 4,490	15,753 14,041
Frais d'administration et frais généraux ²	2.1	342,413	8,727	106,014	156,028	38,332	33,312
Total Number of Employees – Total, nombre d'employés Total Salaries and Wages – Total, traitements	No Nbre	17,592	720	4,900	7,587	2,259	2,126
et salaires	\$'000	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Total Equipment Operated – Total du matériel							
productif en service Straight trucks – Camions Road tractors – Tracteurs routiers Semi-trailers – Semi-remorques Other – Autres	No Nbre	27,750 7,954 4,897 12,304 2,595	1,147 349 123 521 154	6,793 2,332 1,030 2,635 796	13,431 3,050 2,727 6,871 783	4,217 1,331 629 1,783 474	2,162 892 388 494 388

Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.
Includes marketing, traffic and sales expenses. – Comprend les frais de commercialisation, de trafic et des services de vente.

Table 4.2

Motor Carriers of Freight, 1997: Operating Expenses by Region, Private Carriers

Tableau 4.2

Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Dépenses d'exploitation selon la région, camionnage pour compte propre

	brob					
	Canada	Atlantic Region	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia Colombie
		l'Atlantique				Britannique
			\$'	000		
Salaries and Wages – Traitements et salaires						
Highway drivers – Chauffeurs de longues distances	177,723	5,324	41,959	97,184	19,988	13,267
Local drivers and helpers – Chauffeurs locaux et aides Mechanics and maintenance employees –	282,383	15,058	77,767	98,263	46,129	45,166
Mécaniciens et personnel de l'entretien Terminal and platform employees – Employés de	46,888	1,970	12,950	22,176	5,999	3,795
terminus et de plate-forme Administration and all other personnel – Administration	57,939	1,833	14,132	24,125	4,441	13,408
et tous les autres employés	90,288	1,725	29,153	44,696	6,934	7,781
Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Benefits (including unemployment and health insurance and others) – Bénéfices (incluant assurance-emploi,						
assurance-maladie et autres)	125,986	4,366	37,082	51,805	18,633	14,100
Fuel (including tax) - Carburant (taxe comprise) Dwner operator payments - Dépenses au titre des	150,869	6,427	43,898	65,619	22,485	12,44
chauffeurs contractants	167,686	16,276	47,485	65,387	28,669	9,868
/ehicle rent (short term) - Location de véhicules						
(à court-terme)	12,761	401	2,712	5,854	3,206	588
Vehicle lease (long term) – Location de véhicules (à long-terme)	83.373	1.991	16,485	36,487	18,325	10,08
Purchased Transportation Achat de services de transport	163,130	6,256	35,687	93,655	18,310	9,22
Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais	103,130	0,230	33,007	33,033	10,510	5,22
de garage Depreciation of revenue equipment – Amortissement du	134,823	6,731	42,443	56,172	17,518	11,95
matériel productif Depreciation of buildings, and other equipment —	88,685	4,543	27,038	36,335	14,786	5,98
Amortissement des bâtiments et autre matériel	32.154	11	8.620	22.842	49	633
nsurance – Assurance	28,211	1,491	7,934	12,399	4,226	2,16
Safety and compliance – Sécurité et règlements	6,832	168	1,458	3,714	1,175	310
Other expenses – Autres dépenses	91,097	978	30,387	43,413	7,364	8,95
Total	1,740,827	75,547	477,192	780,126	238,236	169,72

Table 4.3 Motor Carriers of Freight, 1997: Employees, Salaries and Wages by Region, Private Carriers

Tableau 4.3 Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Employés, traitements et salaires¹ selon la région, camionnage pour compte propre

		٠۶	te propre				
		Canada	Atlantic Region	Quebec	Ontario	Prairies	British Columbia
		Canada	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Fiames	Colombie- Britannique
Carriers Reporting - Transporteurs déclarants	No Nbre	422	21	125	182	62	32
Highway drivers 2 – Chauffeurs de longues							
distances ²	No Nbre	4,379	133	1,007	2,364	533	342
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	177,723	5,324	41,959	97,184	19,988	13,267
Average salaries and wages – Salaires et							
traitements moyens	\$	40,585	40,028	41,668	41,110	37,502	38,794
Local drivers and helpers 2 – Chauffeurs							
locaux et aides ²	No Nbre	8.001	433	2.297	2,897	1,257	1,117
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	282,383	15,058	77,767	98,263	46,129	45,166
Average salaries and wages – Salaires et	Ψ 000	202,000	10,000	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	00,200	10,720	10,100
traitements moyens	\$	35,293	34,775	33,856	33,919	36,697	40,435
A de la transferación de la companya							
Mechanics and maintenance employees –	No Nbre	4 400	EA	0.44	500	140	05
Mécaniciens et personnel de l'entretien Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1,133 46,888	54 1,970	341 12,950	500 22,176	143 5,999	95 3,795
Average salaries and wages – Salaires et	\$ 000	40,000	1,970	12,950	22,170	5,999	3,795
traitements movens	\$	41,384	36,473	37,975	44,351	41,948	39.944
,							,
Terminal and platform employees 3 – Employés							
de terminus et de plate-forme 3	No Nbre	1,603	50	401	663	123	366
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	57,939	1,833	14,132	24,125	4,441	13,408
Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens	\$	36,144	36,654	35,242	36,387	36,106	36,635
·	Ψ	30,144	30,034	55,242	30,307	30,100	30,033
Administration and all other personnel –	NI- NI	0.470	50	054	4 400	000	200
Administration et tous les autres employés Salaries and wages – Salaires et traitements	No Nbre \$'000	2,476	50	854	1,163	203	206
Average salaries and wages – Salaires et	\$ 000	90,288	1,725	29,153	44,696	6,934	7,781
traitements movens	\$	36,465	34,490	34,137	38,431	34,157	37,771
•	*	00,100	04,400	04,107	00,401	0-1,107	07,771
Total Number of Employees - Nombre total							
d'employés	No Nbre	17,592	720	4,900	7,587	2,259	2,126
Salaries and wages - Salaires et traitements							
moyens	\$'000	655,221	25,908	175,962	286,442	83,491	83,418
Average salaries and wages - Salaires et							,
traitements moyens	\$	37,245	35,984	35,911	37,754	36,959	39,237
,	<u> </u>	01,270	00,004	00,011	01,104	30,333	05,237

Excludes employee benefits. – Ne comprend pas les avantages aux employés.

Excludes employee beriefits. - Ne comprend pas les dvariages aux employees
 Excludes owner operators. - Ne comprend pas les chauffeurs contractants.
 Other than office. - Autres que les employés de bureau.

Table 4.4

Motor Carriers of Freight, 1997: Revenue Equipment
Operated by Region, Private Carriers

Tableau 4.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Matériel productif en service selon la Région, camionnage pour compte propre

		Atlantic Region	0.0			British Columbia
	Canada	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie- Britannique
			Number	- Nombre		
Straight Trucks - Camions						
Owned – Possédés	5,973	305	1,793	2,239	889	747
Leased - Loués	1,981	44	539	811	442	145
Road Tractors - Tracteurs routiers						
Owned – Possédés	2,849	100	702	1,338	447	262
Leased – Loués	2,048	23	328	1,389	182	126
Semi-Trailers - Semi-remorques						
Owned – Possédés	11,577	504	2,560	6,502	1,596	415
Leased - Loués	727	17	75	369	187	79
Other revenue equipment – Autre matériel productif						
Owned – Possédés	1,213	85	560	318	59	191
Leased - Loués	1,382	69	236	465	415	197
Total						
Owned – Possédés	21,612	994	5,615	10,397	2,991	1,615
Leased – Loués	6,138	153	1,178	3,034	1,226	547

Table 4.5

Motor Carriers of Freight, 1997: Annual Distance
Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by
Region, Private Carriers

Tableau 4.5

Transporteurs Routiers de marchandises, 1997 : Distance annuelle parcourue par les camions et tracteurs routiers selon la région, camionnage pour compte propre

	Straight Trucks Owned and	Kilometres	Average per	Road Tractors Owned and	Kilometres	Average
	Leased		Straight Truck	leased		per Road Tractor
Province	Camions possédés et Loués	Kilomètres	Distance moyenne par camion	Tracteurs routiers possédés et Loués	Kilomètres	Distance moyenne par tracteur routier
		'000		'000		
Canada	7,954	299 448	37,648	4 897	484,518	98,942
Atlantic Region - Région de l'Atlantique	349	11 219	32,147	123	11,687	95,019
Québec	2,332	90 972	39,010	1 030	104,087	101,056
Ontario	3,050	113 869	37,334	2 727	279,131	102,358
Prairies	1,331	51 119	38,407	629	55,634	88,448
British Columbia - Colombie-Britannique	892	32 269	36,176	388	33,979	87,576

Table 4.6 Motor Carriers of Freight, 1997: Fuel Consumption and Cost by Region, Private Carriers

Tableau 4.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1997 : Coût et consommation en carburant selon la région, camionnage pour compte propre

	Carriers Reporting	Fuel Consumed	Total Cost	Average cost per litre
Province	Transporteurs déclarants	Carburant Consommé	Coût total	Coût moyen par litre
	No Nbre.	Litres '000	\$'000	\$
Canada	422	337,171	150,869	0.45
Atlantic Region - Région de l'Atlantique	21	13,845	6,427	0.46
Québec	125	98,577	43,898	0.45
Ontario	182	146,112	65,619	0.45
Prairies	62	52,521	22,485	0.43
British Columbia - Colombie-Britannique	32	26,117	12,441	0.48

Chapter 5

North American Industry Classification System

Chapitre 5

Système de classification des industries de l'Amérique du Nord

This study deals with the introduction of the newly developed North American Industry Classification system (NAICS), and its impact on the Trucking surveys at Statistics Canada. This paper provides an overview of the uses and needs of an industry classification system and the processes involved in the collection, implementation and dissemination of trucking statistics based on this new classification.

La présente étude traite de l'adoption du nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) et de l'incidence de celui-ci sur les enquêtes de Statistique Canada visant le transport routier. L'article donne un aperçu des utilisations et des exigences du système de classification des industries ainsi que des procédés de collecte, de mise en œuvre et de diffusion des statistiques sur le transport routier en fonction de cette nouvelle classification.

Introduction

The North American Industry Classification system (NAICS) was created through a joint effort between the statistical agencies of Canada, the United States and Mexico. Their mandate, as a result of the North American Free Trade Agreement, was to create a common classification system to replace each country's current industry classification. NAICS has replaced the Standard Industrial Classification (SIC 1980) of Canada, the Standard Industrial Classification (SIC 1987) of the United States and the Mexican Classification of Activities and Products (CMAP, 1984). Their primary objectives were to establish consistent industry definitions among the three countries and a common framework for statistical analysis.

NAICS classifies all establishments involved in the production of goods and services. This basically means establishments will be grouped into industries according to the similarities in the production processes used to produce these goods and services. The activity of these establishments describe what is produced, how they are produced and the raw materials, service inputs, skills and technology used in the production process. Based on this production-oriented approach, NAICS can be used to evaluate industrial performance and as a result as the link for performance comparison among the three countries.

NAICS is a comprehensive classification system which accounts for all economic activities. This new system has been implemented by Statistics Canada and will be reflected in economic surveys for the 1997 reference year. Classifications were also established for new industries, service industries and industries producing new technologies.¹

Structure and Coding

NAICS was developed using a hierarchical concept. This hierarchical structure consists of sectors, subsectors, industry groups and industries. All classes, which make up the structure, were jointly agreed on by the statistical agencies of the three countries. For NAICS

Introduction

Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est le produit des efforts conjoints des bureaux de la statistique du Canada, des États-Unis et du Mexique, dont le mandat, découlant de l'Accord de libre-échange nord-américain, consistait à créer un système de classification commun devant remplacer le système de classification des industries en vigueur dans chacun des pays. Le SCIAN a donc remplacé la Classification type des industries (CTI 1980) du Canada, la Classification type des industries (CTI 1987) des États-Unis et la Classification mexicaine des activités et des produits (CMAP 1984). Les bureaux de la statistique avaient pour objectif principal d'établir des définitions uniformes des industries dans les trois pays et un cadre commun d'analyse statistique.

Le SCIAN permet de classer tous les établissements qui se livrent à la production de biens et de services. Ainsi, les établissements seront regroupés dans des classes selon les similitudes observées quant aux procédés de production de ces biens et services. L'activité de ces établissements décrit les biens et services produits, les modes de production ainsi que les matières premières, les services, les compétences et la technologie utilisés dans le processus de production. Compte tenu de cette approche axée sur la production, le SCIAN peut être utilisé pour évaluer le rendement industriel et peut, par conséquent, servir de cadre pour la comparaison du rendement des trois pays.

Le SCIAN est un système de classification complet qui tient compte de l'ensemble des activités économiques. Ce nouveau système a été mis en œuvre par Statistique Canada et il servira de base aux enquêtes économiques visant l'année de référence 1997. On a également défini des classifications pour les nouvelles industries, les industries de service et les industries produisant de nouvelles technologies.

Structure et codage

Le SCIAN a été élaboré selon une structure hiérarchique qui comprend des secteurs, des sous-secteurs, des groupes et des classes. Toutes les catégories qui forment cette structure ont été approuvées par les bureaux de la statistique des trois pays. Dans le cas du SCIAN Canada, l'activité économique est répartie

Source: North American Industry Classification System, Canada 1997, Catalogue no. 12-501-XPE, Statistics Canada, Standards Division.

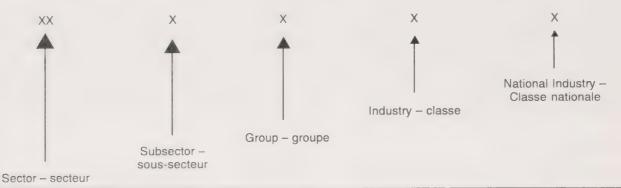
¹ Source: Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, Canada 1997, nº 12-501-XPF au catalogue, Statistique Canada, Division des normes.

Canada, the economy is divided into 20 sectors, which are represented by 99 subsectors, 321 industry groups, 734 industries and 921 national industries. This structure has been designed in this way to allow for data comparability between the three countries.

The coding system for NAICS utilizes a 6-digit system all aggregated to the 2-digit industry sector:

en 20 secteurs, subdivisés en 99 sous-secteurs, 321 groupes, 734 classes et 921 classes nationales. La structure a été conçue de cette façon pour permettre la comparabilité des données des trois pays.

Le système de codage du SCIAN s'appuie sur des codes à six chiffres articulés autour du secteur (code à deux chiffres) :



x denotes one digit - représente un chiffre

A sixth digit has been used to designate national industries (where national needs existed). Canada and the United States have created comparable national industries where possible.

In classifying an establishment to a specific industry, the establishment has to meet the definition of that industry. This could create problems when establishments perform more than one type of activity. Therefore NAICS has implemented the concept of identifying the principle or primary activity of the establishment and using this as the basis for classification. Basically, when an establishment is performing more than one type of activity, the activity with the largest value-added is considered the establishment's primary activity. The establishment is then classified to the industry relating to this activity. Common variables used to determine the value-added criteria include revenue, shipments, employment etc.

NAICS and the Trucking Industry

The trucking industry is classified under sectors 48 and 49 (Transportation and Warehousing) and more specifically under subsector 484 (Truck Transportation) of the North American Industry Classification System.

This subsector comprises establishments primarily engaged in the truck transportation of goods. These establishments may carry general freight or specialized freight. Specialized freight comprises goods that, because of size, weight shape or other inherent characteristics, require specialized equipment for transportation.²

The difference in the industry coverage based on the new NAICS classification is with the *local / long distance*

Le sixième chiffre du code désigne les classes nationales (lorsque le besoin de telles classes était manifeste). Le Canada et les États-Unis ont créé, dans la mesure du possible, des classes nationales comparables.

Pour être rangé dans une classe donnée, l'établissement doit être conforme à la définition de la classe en question, ce qui peut causer des problèmes lorsque les établissements se livrent à plus d'un type d'activité. Par conséquent, le SCIAN s'appuie sur le concept de l'activité principale de l'établissement qui constitue la base de la classification. Essentiellement, lorsqu'un établissement se livre à plus d'une activité, l'activité qui se caractérise par la valeur ajoutée la plus élevée est considérée comme l'activité principale. L'établissement est ensuite rangé dans la classe couvrant l'activité en question. Les recettes, les livraisons, les effectifs comptent au nombre des variables communes servant à déterminer le critère de la valeur ajoutée.

Le SCIAN et le transport routier

Le transport routier est classifié dans les secteurs 48 et 49 (Transport et entreposage) et plus précisément dans le sous-secteur 484 (Transport par camion) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

Ce sous-secteur regroupe les établissements dont l'activité principale est le transport de marchandises par camion. Ces établissements peuvent transporter des marchandises diverses ou spéciales. Les marchandises spéciales s'entendent des biens qui, en raison de leur taille, de leur poids, de leur forme ou d'autres caractéristiques, doivent être acheminés à l'aide d'un matériel spécialisé.²

Dans le nouveau SCIAN, la couverture de ces activités se distingue par le concept du transport *local ou sur de longues*

Source: North American Industry Classification System, Canada 1997, Catalogue no. 12-501-XPE, Statistics Canada, Standards Division

² Source: Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, Canada 1997, nº 12-501-XPF au catalogue, Statistique Canada, Division des normes

concept. Local and long distance trucking companies provide significantly different services, which require the use of different equipment, scheduling, terminal and networking services. The type of load also varies between local and long distance. A conceptual NAICS definition classifies long distance as establishments primarily providing trucking services between metropolitan areas and local as establishments primarily providing trucking services within a metropolitan area and its surrounding areas.

From an operational viewpoint, starting with the 1997 reference year and for survey purposes, *long distance* trucking should have one or more of the following characteristics:

- 1) trips are 80 kilometers or more
- drivers do not usually return to their home terminal each evening
- "long haul" or "line haul" are commonly used to describe shipments or trips
- 4) drivers are required to keep daily log trips
- highway tractor trailers (sometimes equipped with sleeper cabs) or highway trailers are used

Local trucking is trucking activity not defined in the long distance group above.

These characteristics were defined following extensive discussions with industry experts.

Implementation of NAICS

On the Business Register Frame

All economic surveys conducted by Statistics Canada are to produce data on a North American Industry Classification System basis for the 1997 reference year. In order to meet this goal, the Business Register Division was responsible for updating their Central Frame Database, which serves as the frame for the trucking surveys, by coding all statistical establishments to the newly developed NAICS classification. The Business Register Division developed two tools to assist in the NAICS conversion on the Frame, the NAICS converter and the NAICS forecaster. The converter was designed to allow subject matter divisions in Statistics Canada to code the new NAICS code on the Frame. Establishments with a one to one concordance between the SIC 1980 and NAICS 1997 were automatically recoded. For establishments where no code could be assigned, an additional phone survey (Nature of Business Report) was conducted to determine the business activity of a company. The NAICS forecaster was used to allow staff to measure the impact of assigning different codes to locations or companies.

distances. Les entreprises de transport routier local et de transport routier sur de longues distances offrent des services fort différents, qui nécessitent l'utilisation de matériel, de services de programmation, d'installations terminales et de réseaux différents. Les types de chargement du transport local se distinguent également de ceux du transport sur de longues distances. Selon la définition conceptuelle du SCIAN, les établissements de transport routier sur de longues distances sont ceux dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par camion d'une région métropolitaine à l'autre, tandis que les établissements de transport routier local sont ceux dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par camion à l'intérieur d'une région métropolitaine et la zone environnante.

D'un point de vue opérationnel, à compter de l'année de référence 1997 et aux fins d'enquête, le transport par camion sur de longues distances doit comporter une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

- les déplacements couvrent une distance minimale de 80 kilomètres
- les chauffeurs de camion ne retournent habituellement pas à leur installation terminale d'attache chaque soir
- les termes «transport sur de longues distances» et «transport de ligne» servent généralement à désigner des livraisons ou des déplacements
- les chauffeurs de camion sont obligés de tenir des fiches journalières de leurs déplacements
- des véhicules articulés (quelquefois munis d'une cabine à couchette) ou des remorques routières sont utilisés

On entend par «transport *local* par camion» les activités de transport routier qui ne sont pas couvertes par la définition du transport par camion sur de longues distances présentée cidessus.

La définition de ces caractéristiques a été établie à la suite de discussions poussées tenues avec des experts de ce secteur.

Mise en œuvre du SCIAN

Base de sondage du Registre des entreprises

Toutes les enquêtes économiques menées par Statistique Canada devront produire des données en fonction du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord pour l'année de référence 1997. Afin de réaliser cet objectif, on a conféré à la Division du Registre des entreprises la responsabilité de mettre à jour sa base de données du registre central qui tient lieu de base de sondage pour les enquêtes sur le transport routier et de coder tous les établissements statistiques conformément au nouveau SCIAN. La Division du Registre des entreprises a mis au point deux outils pour faciliter la conversion des enregistrements de la base de sondage selon le SCIAN, un instrument de conversion au SCIAN et un instrument de prévision du SCIAN. Le convertisseur a été conçu de façon à permettre aux divisions spécialisées de Statistique Canada d'inscrire les nouveaux codes du SCIAN aux enregistrements de la base de sondage. Les établissements caractérisés par une concordance biunivoque entre la CTI 1980 et le SCIAN 1997 ont été recodés automatiquement. Dans le cas des établissements auxquels aucun code n'a pu être attribué, une enquête téléphonique additionnelle (soit les Rapports sur la nature des activités) a été utilisée pour vérifier les activités des sociétés. L'instrument de prévision du SCIAN a permis au personnel de mesurer l'incidence de l'attribution de nouveaux codes à des emplacements ou des sociétés.

Updating the Trucking Surveys Frame

The major concern in assigning a NAICS code to the trucking industries was to determine establishments that were primarily involved in local or long distance transportation. This resulted in major changes with regards to the collection of data in trucking surveys (see Appendix B for a concordance between the SIC 1980 and NAICS 1997). The Trucking Section has made use of all information available from annual and quarterly surveys and created lists of carriers according to the local or long distance industry they belong to. Although not specifically designed for NAICS, this information has been made available in previous years and enhanced with the new classification. Staff would then code these industries through the NAICS converter. When subject matter experts could not assign a NAICS code to a particular company, the information was collected from a Nature of Business survey. This survey was conducted in 1997 to collect additional information about trucking companies that were identified on the Business Register Frame. Data gathered included information used to verify that these companies were actually trucking companies, and indicators such as the type of activity that the company was involved in and the percentage of revenue earned from local and long distance trucking. Transportation Division staff then classified companies as local or long distance using the response from this survey. If 50% or more of revenues earned were from local trucking activity. then the company was considered local. Otherwise the company was classified as long distance.

Appendix A presents the structure of the Truck Transportation subsector according to the North American Industry Classification. Appendix B shows a concordance of the former Standard Industry Classification (SIC – 80) and the NAICS 1997.

Impact On Trucking Surveys

For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination Survey)

The implementation of the new classification system for the trucking industry has had an impact on the frame creation for the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. The carriers surveyed include those companies on Statistics Canada's Business Register. Due to the implementation of NAICS in 1997, the For-hire Trucking Survey now measures the inter-city activity of long distance Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more. This was a change from previous years when the survey measured all Canada-based for-hire trucking companies with annual inter-city transportation revenues of \$1 million or more.

Mise à jour de la base de sondage des enquêtes sur le transport routier

Le principal défi découlant de l'attribution des codes du SCIAN aux établissements du secteur du transport routier consistait à définir les établissements dont l'activité principale était le transport local ou sur de longues distances. Cette démarche a donné lieu à des modifications considérables dans la collecte de données des enquêtes du transport routier (voir l'Annexe 2 pour la concordance entre la CTI 1980 et le SCIAN 1997). La Section chargée du transport routier a utilisé tous les renseignements disponibles tirés des enquêtes annuelles et trimestrielles et a établi des listes de transporteurs selon la classe appropriée de transport local ou sur de longues distances. Bien qu'ils n'aient pas été expressément conçus pour le SCIAN, ces renseignements ont été rendus publics les années antérieures, et la nouvelle classification a permis de les enrichir. Le personnel a ensuite codé ces classes à l'aide de l'instrument de conversion au SCIAN. Lorsque les experts ne pouvaient attribuer un code du SCIAN à une société donnée, des renseignements supplémentaires étaient recueillis grâce aux Rapports sur la nature des activités. Une telle enquête a été réalisée en 1997 pour recueillir des renseignements supplémentaires sur les sociétés de transport routier inscrites à la base de sondage du Registre des entreprises. Les données recueillies comprenaient des renseignements servant à vérifier que ces sociétés étaient effectivement des sociétés de transport routier de même que des indicateurs tels que la nature des activités des sociétés et le pourcentage des recettes provenant du transport routier local et sur de longues distances. Les employés de la Division des transports ont classifié les sociétés dans les classes du transport local ou du transport sur de longues distances à l'aide des réponses fournies dans le cadre de cette enquête. Lorsque 50 % ou plus des recettes provenaient d'activités de transport local par camion, la société était considérée comme une société de transport local: dans les autres cas, elle était considérée comme une société de transport sur de longues distances.

L'Annexe A présente la structure du sous-secteur du transport par camion selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord. L'Annexe B présente la concordance entre l'ancienne Classification type des industries (CTI 1980) et le SCIAN 1997.

Incidence sur les enquêtes relatives au transport routier

Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (Origine et destination des marchandises)

L'application du SCIAN à l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a eu une incidence sur la création de la base de sondage de cette enquête. Les transporteurs visés par l'enquête comprennent les sociétés inscrites au registre des entreprises de Statistique Canada. En raison de la mise en œuvre du SCIAN en 1997, l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui offre maintenant des données sur les activités interurbaines des sociétés de transport routier sur de longues distances pour compte d'autrui domiciliées au Canada et déclarant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus. Il s'agit là d'un changement par rapport aux années antérieures. puisque l'enquête visait alors toutes les sociétés de transport routier pour compte d'autrui domiciliées au Canada déclarant des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain.

Prior to 1997, the survey would include local trucking companies provided they earned \$1 million or more in inter-city revenues. Under the NAICS definition, these companies are now excluded from the survey if the majority of their revenues are earned from local trucking activity even if they earned \$1 million or more from intercity activity.³

Carriers in the survey frame are still grouped according to their type of operation.

Motor Carriers of Freight Survey

The effect of the new NAICS classification on the Motor Carriers of Freight (MCF) surveys is reflected more in the dissemination of data. The results of the MCF surveys show trucking statistics for local and long distance for both general and specialized freight. With further breakdowns between truckload and less than truckload for General Freight long distance trucking.

As discussed and shown in Chapter 2 – table 2.5, the Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight survey now offers financial and operational data for the General Freight (GF) and Specialized Freight separately for both Local and Long distance trucking.

As well, Table 2.9 shows summary statistics from the Annual Supplement survey of For-Hire Motor Carriers of Freight (Q-5) at the 5 digit International level (see Appendix A) for General, Specialized Freight carriers by Local and Long Distance as well as for Used Households and Office Goods moving. Detailed and aggregated statistics from Balance Sheet, Income Statement and financial ratios are also provided based on the NAICS.

Both data series for Local and Long Distance trucking present very distinctive results mainly based on the operational requirements from carriers operating in the two extremely varied Industry groups.

Although not all statistics are presented in this publication, data from the National Industry level are available from the above-mentioned surveys as well as for Small For–Hire and Owner Operators surveys. For example, Long Distance Truckload (TL) and Less Than Truckload (LTL) and Specialized Freight such as the transport of Dry Bulk Materials, Bulk Liquids, Forest Products and Other specialized freight trucking for both Local and Long distance are available from the Transportation Division survey programs.

Avant 1997, l'enquête visait les sociétés de transport routier local qui déclaraient des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain. Dans le cadre du SCIAN, ces sociétés sont maintenant exclues de l'enquête si la majorité de leurs recettes provient des activités de transport local par camion, malgré qu'elles aient déclaré des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain.³

Les transporteurs faisant partie de la base de sondage sont toujours regroupés selon la catégorie de leurs opérations.

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises

Les effets de la nouvelle classification, le SCIAN, sur les Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) se font sentir davantage dans la diffusion des données. Les statistiques tirées des ETRM sont présentées selon qu'il s'agit de transport local ou de transport sur de longues distances et selon la nature des biens transportés, soit les marchandises diverses ou les marchandises spéciales. Dans le cas du transport routier de marchandises diverses sur de longues distances, les résultats sont aussi répartis selon qu'il s'agit de charges complètes ou de charges partielles.

Comme on l'a examiné et montré au chapitre 2, tableau 2.5, l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui présente désormais des données financières et des statistiques sur l'exploitation distinctes pour les marchandises diverses et pour les marchandises spéciales ainsi que pour le transport local et pour le transport sur de longues distances.

Par ailleurs, le tableau 2.9 présente des statistiques sommaires tirées du Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (Q-5) au niveau du code international à 5 chiffres (voir l'Annexe A) sur les transporteurs routiers de marchandises diverses et de marchandises spéciales transportées localement et sur de longues distances de même que sur le déménagement de biens usagés de maison et de bureau. Les statistiques détaillées et regroupées tirées du bilan, de l'état des résultats de même que les ratios financiers sont aussi fournis selon le SCIAN.

Les séries de données visant le transport routier local et le transport routier sur de longues distances font état de résultats fort différents, axés principalement sur les exigences opérationnelles des transporteurs œuvrant dans des groupes d'activités extrêmement variés.

Bien que les statistiques ne figurent pas toutes dans la présente publication, les données tirées des enquêtes précitées ainsi que de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants sont disponibles à l'échelle de la classe nationale. Par exemple, les programmes d'enquête de la Division des transports permettent de produire des données sur le transport sur de longues distances en charge complète (CC) et en charge partielle (CP) et sur le transport local et sur de longues distances de marchandises spéciales comme le vrac solide, le vrac liquide, les produits forestiers et d'autres marchandises spéciales.

³ For further information regarding methodology changes, refer to Chapter 6.

³ Pour de plus amples renseignements sur les changements méthodologiques, veuillez vous référer au chapitre 6.

For more information concerning Trucking Statistics and the new NAICS classification, contact;

Robert Larocque Head, Dissemination Unit Surface and Marine Transport Sections Transportation Division

Tel (613) 951-2486 Fax (613) 951-0009 Internet laroque@statcan.ca Pour obtenir de plus amples renseignements sur les statistiques du transport routier et le nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), prière de communiquer avec :

Robert Larocque Chef, Unité de la diffusion Section des transports de surface et maritimes Division des transports

Téléphone: (613) 951-2486 Télécopieur: (613) 951-0009 Internet laroque@statcan.ca

distances, sauf les biens usagés 48423 Bulk Liquids Trucking, Long Distance - Transport par camion distances, sauf les biens usagés 484239 Forest Products Trucking, Long Distance - Transport par camion camion d'autres marchandises (except used goods) Trucking, Long Distance - Transport par de vrac liquide sur de longues distances Long Distance - Transport par camion de vrac solide sur de de produits forestiers sur de longues distances Dry Bulk Materials Trucking, used goods) Trucking, Long Specialized Freight (except spéciales sur de longues Other Specialized Freight camion de marchandises spéciales sur de longues Distance - Transport par 484233 484232 484231 longues distances Dry Bulk Materials Trucking, Trucking, Local - Transport Trucking, Local - Transport Local - Transport local par Local - Transport local par Forest Products Trucking, Local – Transport local par local par camion d'autres Other Specialized Freight Specialized Freight Trucking marchandises spéciales, merchandises spéciales, sauf les bien usagés camion de vrac liquide 484221 sauf les biens usagés Bulk Liquids Trucking, camion de vrac solide Fransport par camion de marchandises spéciales (except used goods) (except used goods) local par camion de camion de produits Specialized Freight 484229 484223 484222 48422 4842 forestiers SCIAN Canada 1997 Annexe A biens usagés de maison et de bureau 48421 Used Household and Used Household and Office Goods Moving Office Goods Moving maison et de bureau Déménagement de Déménagement de biens usagés de 484210 Truck Transportation --Fransport par camion 484 distances, charge partielle Long Distance - Transport Truckload – Transport par camion de marchandises Long Distance, Less than General Freight Trucking, General Freight Trucking, Long Distance, Truckload sur de longues distances General Freight Trucking, Transport par camion de par camion de marchandiverses sur de longues marchandises diverses dises diverses sur de longues distances charge complète 484121 484122 48412 General Freight Trucking Transport par camion de marchandises diverses 4841 General Freight Trucking, Local – Transport local par camion de marchandises General Freight Trucking, Local - Transport local par camion de marchandises 484110 48411 diverses diverses NAICS Canada 1997 National Industry Classe nationale Appendix A Sous-secteur Subsector -Industry Groupe Group -Classe

NCOR	CONCORDANCE of the 1980 SIC to NAICS 1997		CONCORDANCE de la CTI de 1980 à SCIAN 1997
	SIC 1980		NAICS 1997
	CTI 1980		SCIAN 1997
- digit	description	6 – digit	description
chiffre	description	6 – chiffre	description
4561	General Freight Trucking Industry – Industrie du camionnage de marchandises diverses	484110	General Freight Trucking, Local — Transport local par camion de marchandises diverses
		484121	General Freight Trucking, Long Distance, Truckload – Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge complète
		484122	General Freight Trucking, Long Distance, Less Than Truckload – Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge partielle
4562	Used Goods Moving and Storage Industry – Industrie du déménagement et de l'entreposage de biens usagés	484210	Used Household and Office Goods Moving – Déménagement de biens usagés de maison et de bureau
4563	Bulk Liquids Trucking Industry – Industrie du camionnage de liquide en vrac	484221	Bulk Liquids Trucking, Local – Transport local par camion de vrac liquide
		484231	Bulk Liquids Trucking, Long Distance – Transport par camion de vrac liquide sur de longues distances
4564	Dry Bulk Materials Trucking Industry – Industrie du camionnage de matières sèches en vrac	484222	Dry Bulk Materials Trucking, Local – Transport local par camion de vrac solide
		484232	Dry Bulk Materials Trucking, Long Distance – Transport par camion de vrac solide sur de longues distances
4565	Forest Products Trucking Industry – Industrie du camionnage de produits forestiers	484223	Forest Products Trucking, Local – Transport local par camion de produits forestiers
		484233	Forest Products Trucking, Long Distance – Transport par camion de produits forestiers sur de longues distances
4569	Other Truck Transport Industries – Autres industries de camionnage	484229	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Local – Transport local par camion d'autres marchandises spéciales, sauf les biens usagés
		484239	Other Specialized Freight (except Used Goods) Trucking, Long Distance – Transport par camion d'autres marchandises spéciales sur de longues distances, saut les biens usanés.

Chapter 6

Survey Methodology and Data Quality

Chapitre 6

Méthodologie d'enquête et qualité des données

6.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 6.2 to 6.4 provide, for each survey, descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 6.5, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several terms frequently used in this chapter are defined below:

Target Population: the collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

Survey Population: the collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

Survey Frame: a list of all units in the survey population that carries classification information (e.g. industrial, geographical and size) of the units. This list is used for sample design and selection.

Stratification: a non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

Sampling Weight: a raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of units in the population the unit represents.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 613-951-2486, Internet: laroque@statcan.ca, Fax: 613-951-0579).

6.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 6.2 à 6.4 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 6.5 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition :

Population cible : ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée : ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Base de sondage : liste des unités dans la population observée, contenant les renseignements de classification (p. ex., la classification industrielle, géographique, et selon la taille) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête.

Stratification: partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

Poids d'échantillonnage (pondération): facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnées. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes ayant un plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le poids d'échantillonnage d'une unité équivaut toujours au nombre d'unités qu'elle représente dans une population.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada (téléphone : 613-951-2486, Internet : laroque@statcan.ca, télécopieur : 613-951-0579).

6.2 Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2

A. Survey Objectives

The principal objective of these surveys is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies and associations use the published statistics for benchmarking purposes.

B. Populations

Target Population

The target population for both surveys includes all Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more.

Survey Population

1997 QMCF

The survey population consists of all companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. The CFDB is a dynamic database, updated on an ongoing basis. For the first time in 1997, the survey population was updated each quarter to reflect the most up-to-date information on the CFDB.

1997 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 1997 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the fourth quarter population for QMCF.

C. Sample Design

1997 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 1997. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

The carriers on the first quarter survey frame were first grouped (stratified) according to their province of domicile and type of activity. For the first time in 1997, the type of activity was defined according to the new North American Industrial Classification System (NAICS). Then, within each province/type of activity combination.

6.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2

A. Objectif de l'enquête

L'enquête et le supplément ont pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui. Les données financières sont utilisées comme intrants pour le Système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et observer le secteur du camionnage au Canada. Les entreprises et les associations de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

B. Populations

Population cible

La population cible des deux enquêtes comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de 1 million \$ ou plus.

Population observée

ETTRM 1997

La population observée comprenait toutes les entreprises apparaissant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC) et faisant partie de la population cible de l'enquête ETTRM. Ceci inclut toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus sur la BDRC. La BDRC est une base de données dynamique, qui est mise à jour sur une base permanente. Pour la première fois en 1997, la population observée a été mise à jour tous les trimestres, afin de rendre compte des données les plus récentes de la BDRC.

T5 1997 Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les entreprises figurant dans la BDRC à la fin de 1997, classées parmi les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population pour le quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 1997

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 1997. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur et chaque province et territoire étaient représentées dans l'échantillon.

Les transporteurs de la base de sondage du premier trimestre ont été tout d'abord regroupés (stratifiés) selon leur principale province d'opération et leur type d'activité. Pour la première fois en 1997, le type d'activité a été défini selon le nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les transporteurs étaient ensuite divisés en trois groupes de

the carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination were included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata were sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The number of carriers selected from each stratum is determined such that the total sample size is minimized subject to fixed levels of precision for estimates of operating revenues, for each province and for each type of activity. The coefficient of variation was used as the measure of precision and is described in Section 6.5. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as the Yukon and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

The first quarter sample for 1997 consisted of 753 carriers representing a survey population of 2,260 carriers. Table 6.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units included in error on the survey frame identified during collection.

For each of the second, third and fourth quarters of 1997, the previous quarter sample was updated so that it would remain representative of the updated survey population for that quarter. Units in the previous quarter sample no longer in the survey population were removed, and a sample of the units new to the survey population for that quarter (births) was added. The births were assigned to the strata defined for the first quarter, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the first quarter.

1997 Q5 Annual Supplement

The 1997 Q5 survey sample was the fourth quarter 1997 QMCF sample, updated to reflect any changes between the fourth quarter QMCF survey population and the Q5 survey population. Companies no longer in the survey population were removed, and a sample of new units was added (just as is done for each quarter of QMCF). Table 6.2 presents the total survey population size and sample size for region of domicile and type of activity.

taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison province et genre d'activité. La taille était mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple. Ce plan a pour effet de donner à toutes les unités d'une même strate la même chance d'être sélectionnées. Le nombre de transporteurs choisis dans chaque strate fut tel que la taille totale de l'échantillon est minimisée sous la contrainte de niveaux de précision fixés pour l'estimation des recettes d'exploitation pour chaque province et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la section 6.5, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs compris dans le champ de l'enquête dans ces provinces et territoires.

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 1997 comprend 753 transporteurs représentant une population observée de 2 260 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 6.1. La taille de l'échantillon est donnée entre parenthèses à droite de la taille de la population. Il est à noter que le nombre estimé de transporteurs dans la population est généralement plus petit que la population observée. En effet, des unités ayant cessé leurs opérations ou ne faisant pas partie du champ de l'enquête qui étaient incluses par erreur dans la base de sondage et qui ont pu être identifiées pendant la collecte.

Pour chacun des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 1997, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (créations) a été ajouté. Les créations ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de celles-ci a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des créations choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 1997 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 1997 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 1997, mis à jour pour rendre compte des changements entre la population observée pour le quatrième trimestre de l'ETTRM et la population observée de l'enquête T5. Les entreprises qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon de nouvelles unités a été ajouté (comme c'est le cas pour chaque trimestre de l'ETTRM). Le tableau 6.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région de domicile et chaque genre d'activité.

D. Data Collection and Processing

1997 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data were captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data were referred back to the carrier for clarification or revision. Problems or missing data which could not be resolved with the carrier were then replaced with consistent values (were imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes the data using different imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using data from previous QMCF and Q5 surveys), or by using representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

1997 Q5

For the 1997 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 1998. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1998. The processing methods were similar to those used for the 1997 QMCF survey.

E. Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the QMCF survey, the individual values were weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value for each carrier in the sample was multiplied by the sampling weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. general freight in Ontario) were summed to obtain the estimate. The same method was used to produce the estimates for the Q5 survey.

The financial ratios presented in Chapter 2 (e.g. operating ratio) are for-hire trucking industry level ratios. They are calculated by dividing the estimate of one total (e.g. total operating expenses) by another (e.g. total operating revenues). The result may differ somewhat from a ratio calculated as the average of the individual ratios of each carrier.

Notes for Historical Comparison

- The target population for the 1988 and 1989 QMCF surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The survey frame prior to 1995 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers.
- Prior to 1997, the same survey population and sample was used for all four quarters of the reference year for QMCF.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 1997

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire était envoyé aux transporteurs échantillonnés. Les données étaient recueillies par retour du courrier, par télécopieur ou au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur. Les données étaient alors saisies et le système a vérifié qu'il n'y avait pas d'erreurs ou d'incohérences. Des données incohérentes, douteuses ou manquantes étaient vérifiées avec le répondant afin de les corriger ou d'y apporter une explication. Les données qui demeurent malgré tout manquantes ou erronées étaient remplacées (imputées) par des données cohérentes par le système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. L'imputation se fait à partir de différentes règles qui reposent sur le type de transporteur et le type de données à imputer. Ainsi, les données peuvent être imputées à partir de dossiers de données historiques provenant à la fois des enquêtes ETTRM et T5, ou au moyen de données représentatives d'un autre transporteur. Les données étaient ensuite vérifiées par des spécialistes.

T5 1997 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 1997, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 1998. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 1998. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1997.

E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs chaque trimestre pour l'enquête ETTRM, les données individuelles étaient pondérées de façon à représenter l'ensemble du secteur visé par l'enquête. La valeur de chaque transporteur dans l'échantillon était multipliée par le poids d'échantillonnage du transporteur en question, et les données pondérées servaient à produire les estimations. Les données pondérées pour tous les transporteurs échantillonnés appartenant à une variable donnée (p. ex., les transporteurs de fret ordinaire en Ontario) étaient additionnées pour obtenir les estimations. Cette même méthode a été utilisée pour produire les données estimatives de l'enquête T5.

Les quotients financiers présentés au chapitre 2 (p. ex.: quotient d'exploitation) représentent des quotients pour l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Ils sont obtenus en divisant un total estimé (p. ex.: les dépenses totales d'exploitation) par un autre (p. ex.: les recettes totales d'exploitation). Ce résultat peut être quelque peu différent d'un quotient tiré de la moyenne des quotients individuels de chaque transporteur.

Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

- La population observée pour l'ETTRM de 1988 et 1989 comprenait les transporteurs qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 250 000 \$ ou plus.
- La base de sondage avant 1995 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux.
- Avant 1997, on utilisait la même population observée et le même échantillon pour les quatre trimestres de l'année de référence de l'ETTRM.

6.3 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. Output variables include, among others, tonnes transported, commodities carried, revenues generated, and origins and destinations of shipments.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- A) to help assess the industry's growth rate and contribution to the Canadian economy and,
- to measure the volume of trade transported by forhire trucking firms regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all intercity shipments transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual operating revenues of \$1 million or more, for which most of their earnings are derived from long-distance shipments. The definition of long-distance is in accordance with the new North American Industrial Classification System (NAICS). This is a change from the 1996 and prior surveys (see notes for historical comparison below).

This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved them. Courier and messenger services are not covered by this survey.

Survey Population

The carriers surveyed included those companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as in-scope for the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. This included those classified as NAICS long-distance, with annual operating revenues of \$1 million or more. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments of 25 kms or more made by these carriers.

6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3

A. Objectif de l'enquête

L'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour objectif de mesurer la production des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes :

- A) être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne et,
- être en mesure d'évaluer le volume de livraisons commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les expéditions interurbaines transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient de livraisons sur de longues distances. La définition de longues distances est conformé au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Il s'agit d'un changement par rapport à l'enquête de 1996 et aux enquêtes précédentes (voir la Note concernant les comparaisons des données dans le temps figurant ci-dessous).

Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces expéditions. Les services de messagerie ne sont pas inclus dans cette enquête.

Population observée

Les transporteurs observés comprenaient les entreprises figurant dans le Registre des entreprises de Statistique Canada, la Base de données du registre central (BDRC), classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs sur de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Ces transporteurs ont constitué la base de sondage, tandis que la population observée comprenait toutes les livraisons sur 25 kilomètres ou plus effectuées par ces transporteurs.

C. Sample Design

In the survey frame, carriers are stratified by their type of operation, area of operation and annual revenue classes (Class I - \$12 million and over; Class II -\$1 million to \$12 million). Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty for all four quarters of the year. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled with certainty. The other Class II strata are randomly divided into four equal parts. Each part represents the sample for one of the four quarters. For strata with fewer than eight carriers, some carriers may be included in more than one quarter. Each quarterly sample is a simple random sample of the full population, i.e. every carrier within the same stratum has an equal chance of being included in the sample for a given quarter. This sample design minimizes the sample overlap among quarters.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. The sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the estimates of intercity transportation revenues for a fixed survey budget.

The survey population size and the sample size for the 1997 survey by region of domicile are shown in tables 6.3 and 6.4 for both stages of sampling (carriers and shipments).

D. Data Collection and Processing

The following information is collected for each sampled shipment: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the sampling weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the final weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the collected values are aggregated to produce the estimates.

C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes annuelles (catégorie I - 12 millions \$ et plus; catégorie II - de 1 million \$ à 12 millions \$). Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100% pour les quatre trimestres de l'année. Les autres strates de transporteurs de catégorie Il sont divisées au hasard en quatre parties égales. Chaque partie représente l'échantillon pour un des quatre trimestres. Pour les strates ayant moins de huit transporteurs, certains transporteurs peuvent être inclus dans plus d'un trimestre. Chaque échantillon trimestriel est un échantillon aléatoire simple de toute la population, i.e. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné. Cette méthode d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre.

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, l'expédition est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection des expéditions varient selon le nombre total d'expéditions transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon d'expéditions sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations sur les recettes tirées du transport des marchandises au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

Les tableaux 6.3 et 6.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1997 selon la région de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

D. Collecte et traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque expédition échantillonnée: origine et destination de l'expédition, description des marchandises transportées, poids de l'expédition et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque expédition sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids final. Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

Notes for Historical Comparison

- Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the target population has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, prior to 1997, the survey covered carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more derived from intercity shipments (25 kms or more).
- The survey frame prior to 1996 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers. The switch to the use of the CFDB as the frame source in 1996 resulted in an increase in the size of the survey population due to the addition of carriers missing on the frame used in 1995 and before.
- Prior to 1987, the survey covered only the domestic shipments of Canada-based carriers (In 1987 the survey was expanded to cover the international shipments of these carriers).

6.4 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4

A. Survey Objectives

The objective of the survey is to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers. Private carriers consist of businesses who maintain a fleet of trucks to carry their own goods and for which separate accounting information is available.

B. Populations

Target Population

The target population is all Canadian domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

Survey Population

The 1997 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1996 and whose operating expenses were anticipated to exceed \$1 million in 1997. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

C. Data Collection and Processing

A census of all carriers listed on the survey frame is conducted. Questionnaires are mailed in the spring of the year following the survey reference year. In the 1997 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1998.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la population cible a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, avant 1997, l'enquête englobait les transporteurs ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus tirées du transport interurbain de marchandises (25 kilomètres ou plus).
- La base de sondage avant 1996 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'utilisation de la BDRC en tant que source pour la base de sondage à partir de 1996 a eu comme conséquence d'accroître la taille de la population observée suite à l'addition de transporteurs qui n'apparaissaient pas sur la base de sondage employée en 1995 et au cours des années précédentes.
- Avant 1987, cette enquête portait sur trafic intérieur des transporteurs domiciliés au Canada [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les expéditions internationales des transporteurs domiciliés au Canada.]

6.4 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 4

A. Objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif d'obtenir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui maintiennent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises et pour lesquelles des renseignements comptables distincts sont disponibles.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 million \$ ou plus.

Population observée

La base de sondage de 1997 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1996 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1997. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

C. Collecte et traitement de données

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs. Les données sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies au printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1997, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1998.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System.

D. Estimation

Since private carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the data for individual carriers are aggregated.

Note for Historical Comparison

 The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

6.5 Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. Non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same conditions is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous like the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by a statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of a relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées par le système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada.

D. Estimation

Puisque les transporteurs pour compte propre subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur tous les transporteurs.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

 Le seuil de 1 million \$ au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

6.5 Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

A. Erreur d'échantillonnage

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport

the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

All the surveys described in this chapter are subject to sampling error, except the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers, for which data are collected on the whole population.

B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e. those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Any such biases are not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (under coverage), or counted more than once (over coverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (over coverage).

Possible sources of coverage errors for these trucking industry surveys include:

- Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- The 1997 Q5 survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1997. Each quarter of the 1997

entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Toutes les enquêtes décrites dans ce chapitre sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – transporteurs pour compte propre, pour laquelle un recensement est effectué.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données, par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

- Des erreurs dans les variables de classification (activité ou recette) présent dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) L'enquête T5 de 1997 exclut toutes entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1997. Pour chaque

QMCF survey excluded some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) during the previous twelve months.

- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1997 were excluded from the survey population of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey.
- 4) The survey of private carriers is subject to some degree of under coverage due to difficulties in identifying this type of carrier.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment, and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgment (e.g. errors in commodity coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

trimestre de l'ETTRM de 1997, certaines entreprises ont été exclues parce que leurs activités avaient commencé au cours des douze mois précédents (ou qu'elles avaient eu des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois).

- 3) Certains transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1996 et tous les transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million ou plus pour la première fois) en 1997 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).
- Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et/ou si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Mis à part les erreurs de couverture, de réponse et de nonréponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage des marchandises). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each survey. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality assurance procedures are exercised at the data capture step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 6.5 to 6.8. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is 0.2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in table 3.4 as well as in the following tables. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour les enquêtes sur le secteur de camionnage, ceux-ci sont présentés aux tableaux 6.5 à 6.8. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête.

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au tableau 3.4, ainsi qu'aux tableaux suivants. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 6.1

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, 1997 – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 6.1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

Region Région		Type of Activity - Genre d'activité						
	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	Total			
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	Total			
Atlantic - Atlantique	55(43) ¹	14(14)	21(21)	68(45)	158(123)			
Québec	246(61)	32(15)	101(28)	161(35)	540(139)			
Ontario	371(92)	73(19)	130(30)	139(31)	713(172)			
Prairies	181(75)	27(24)	151(64)	174(49)	533(212)			
British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	91(40)	31(13)	37(23)	157(31)	316(107)			
Total	944(311)	177(85)	440(166)	699(191)	2,260(753)			

Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèses coïncident à la taille de l'échantillon.

Table 6.2

Motor Carriers of Freight Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 6.2

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

		9					
	Type of Activity – Genre d'activité						
Region Région	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	Total		
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	Total		
Atlantic - Atlantique	67(52) ¹	18(18)	24(24)	80(54)	189(148)		
Québec	270(65)	28(14)	105(33)	163(34)	566(146)		
Ontario	428(106)	86(21)	150(33)	153(35)	817(195)		
Prairies	230(107)	34(31)	189(80)	206(61)	659(279)		
British Columbia and Territories – Colombie-Britannique et les Territoires	111(45)	37(16)	56(27)	166(31)	370(119)		
Total	1106(375)	203(100)	524(197)	768(215)	2601(887)		

Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèses coïncident à la taille de l'échantillon.

Table 6.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination)
Survey, 1997 – Number of Carriers in the Survey
Population and First Stage Sample Size by Region
of Domicile

Tableau 6.3

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Nombre de

et destination des marchandises), 1997 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile

				-	
	Number of Carriers in the Survey Population		Number of Ca	arriers Selected	
Region of Domicile	· .		Nombre de transpo	orteurs sélectionnés	3
Région de domicile	Nombre de trans- porteurs dans la population	QTR.1	QTR.2	QTR.3	QTR.4
	observée	TRI.1	TRI.2	TRI.3	TRI.4
Atlantic - Atlantique	107	45	39	38	44
Québec	372	118	126	127	117
Ontario	466	158	168	170	180
Prairies	351	132	115	119	111
B.C. and Territories - CB. et Territoires	186	59	71	58	64
Canada	1,482	512	519	512	516

Table 6.4

For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination)

Survey, 1997 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile

Tableau 6.4

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Nombre estimatif de livraisons dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

	1 st Quarier	- 1er trimestre	2 nd Quarter – 2 ^{lème} trimestre		
Region of Domicile	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	Estimated Number of Shipments in the Population	Number of Shipments in the Sample	
Région de domicile	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon	Nombre estimatif de livraisons dans la population	Nombre de livraisons dans l'échantillon	
Atlantic - Atlantique	874,712	16,732	1,335,150	17,358	
Québec	1,010,857	23,340	1,397,923	16,296	
Ontario	3,117,888	48,056	3,547,110	50,690	
Prairies B.C. and Territories – CB. et Territoires	1,761,988 504,262	44,523 7,255	1,952,144 560,621	39,132 8,327	
Canada	7,269,707	139,906	8,792,948	131,803	
	3 rd Quarte	r – 3 ^{ième} trimestre	4 th Quarte	r – 4 ^{ième} trimestre	
Atlantic - Atlantique	941,124	16,255	1,235,637	16,810	
Québec	1,400,563	15,396	1,061,413	13,782	
Ontario	2,862,246	41,558	3,160,769	39,928	
Prairies	2,032,764	47,579	2,338,924	44,530	
B.C. and Territories - CB et Territoires	436,694	6,771	543,886	7,177	
Canada	7,673,391	127,559	8,340,629	122,227	

Table 6.5
1997 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey
Quality Measures by Region and by Type of Activity

Tableau 6.5 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1997 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité

	1 st	Quarter - 1er trimestre)	2 nd Quarter – 2 ^{nème} trimestre		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV	Response Rate	Relative Imputation Rate	C\
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif		Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
Region – Région				%		
Atlantic - Atlantique	52.6			48.2		
Revenues - Recettes	0	66.3	1.1		45.2	1.2
Expenses – Dépenses		68.0	1.6		64.6	1.1
Québec	75.0			67.2		
Revenues - Recettes		29.8	3.8		48.4	3.4
Expenses – Dépenses		30.8	3.4		51.8	3.4
Ontario	57.8			54.5		
Revenues - Recettes		45.0	4.1		54.8	4.8
Expenses - Dépenses		51.6	3.7		63.7	4.7
Prairies	51.8			49.5		
Revenues - Recettes		28.3	3.7		37.6	4.7
Expenses – Dépenses		48.3	4.0		47.9	4.9
British Columbia - Colombie-Britannique	45.7			44.6		
Revenues - Recettes		54.2	4.2		57.6	5.3
Expenses – Dépenses		63.2	4.1		64.6	5.3
Territories - Territoires	20.0			40.0		
Revenues - Recettes		99.7	0.0		37.5	0.0
Expenses – Dépenses		99.7	0.0		41.5	0.0
Main Type of Activity – Principale activ	ité					
General Freight – Marchandises générale	s 55.1			55.9		
Revenues - Recettes		47.0	2.8		50.1	3.5
Expenses – Dépenses		52.3	2.5		59.3	3.4
Specialized Freight - Marchandises						
spécialisées	57.7			51.0		
Revenues – Recettes		32.5	3.8		47.3	4.1
Expenses – Dépenses		45.8	3.9		55.7	4.1
Total	56.5			53.0		
Revenues - Recettes		41.1	2.1		49.0	2.5
Expenses – Dépenses		49.7	1.9		57.9	2.4

Table 6.5

1997 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey
Quality Measures by Region and by Type of Activity

— Concluded

Tableau 6.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1997 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité – fin

	3rd Quarter – 3réme trimestre			4 th Quarter – 4 ^{thme} trimestre		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	OV.	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
Region - Région				%		
Atlantic - Atlantique	55.9			54.2		
Revenues - Recettes	00.0	48.0	1.6	04.2	42.8	1.4
Expenses - Dépenses		71.0	2.4		45.0	1.4
Québec	72.9			71.5		
Revenues – Recettes	,	37.2	3.7	,	42.1	3.9
Expenses - Dépenses		49.1	3.9		48.2	3.8
Ontario	57.9			55.8		
Revenues - Recettes	0.10	51.8	4.2		48.4	4.4
Expenses – Dépenses		57.7	4.5		57.7	4.4
Prairies	58.2			55.5		
Revenues - Recettes		32.3	4.9		38.0	4.4
Expenses – Dépenses		43.8	5.0		49.4	4.7
British Columbia - Colombie Britannique	51.7			51.6		
Revenues - Recettes		48.2	5.8		49.6	6.1
Expenses – Dépenses		60.6	5.8		53.0	4.4
Territories - Territoires	60.0			40.0		
Revenues - Recettes		34.6	0.0		33.7	0.0
Expenses – Dépenses		87.7	0.0		93.9	0.0
Main Type of Activity – Principale activ	ité					
Conoral Freight - Marchandinas gánárala	s 63.2			56.3		
General Freight – Marchandises générale Revenues – Recettes	5 03.2	44.2	3.4	50.5	46.3	3.1
Expenses – Dépenses		52.8	3.7		52.4	3.1
Specialized Freight – Marchandises						
spécialisées	57.0			58.8		
Revenues – Recettes		43.4	3.7		41.6	4.3
Expenses – Dépenses		56.1	3.7		53.0	4.3
Total	59.7			57.7		
Revenues - Recettes		43.9	2.3		44.4	2.3
Expenses – Dépenses		54.2	2.4		52.7	2.3

Table 6.6

Motor Carriers of Freight Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size

Tableau 6.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille

Region, by Type of Activity and by Size	seion la region, le genre d'activité et la taille		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
Region – Région		%	
Atlantic – Atlantique Revenues – Recettes Expenses – Dépenses	43.4	28.7 28.5	1.0 1.0
Québec	77.0		
Revenues – Recettes Expenses – Dépenses		32.5 33.7	5.2 5.3
Ontario	62.5		
Revenues – Recettes	02.0	35.6	3.9
Expenses – Dépenses		38.2	3.8
Prairies	47.9		
Revenues – Recettes	17.0	37.5	4.1
Expenses – Dépenses		37.4	4.0
British Columbia – Colombie-Britannique	45.5		
Revenues – Recettes		49.3	6.0
Expenses – Dépenses		54.0	6.2
Territories – Territoires	40.0		
Revenues - Recettes		18.6	0.0
Expenses – Dépenses		18.0	0.0
Type of Activity – Genre d'activité			
General Freight – (Local) – Marchandises générales	51.9		
Revenues – Recettes		40.5	11.7
Expenses – Dépenses		40.8	11.7
General Freight (Long Distance) - Marchandises			
générales (longues distances)	68.8		
Revenues – Recettes Expenses – Dépenses		26.8 28.5	2.8 2.7
		20.0	2.7
Specialized Freight – (Local) – Marchandises spécialisées Revenues – Recettes	52.2	40.4	0.0
Expenses – Dépenses		42.4 43.0	6.6 6.8
Specialized Freight (Long Distance) - Marchandises			
spécialisées (Longues distances)	49.4		
Revenues - Recettes		46.1	5.8
Expenses – Dépenses		47.8	5.8
Household Good Movers - Articles ménagers	41.6		
Revenues - Recettes		60.6	5.3
Expenses – Dépenses		63.8	5.2

Table 6.6 Motor Carriers of Freight Survey, Annual Supplement (Q5), 1997 – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size – Concluded

Tableau 6.6

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 1997 – Mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille – fin

riegion, by Type of Activity and by Size - Concluded	Scion la region, le genne à donvite et la tame		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
Size (based on Total Annual Operating Revenues) –		%	
Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Less than \$2,000,000 - Moins de 2 000 000 \$	42.1		
Revenues – Recettes		61.9	8.6
Expenses – Dépenses		63.0	8.6
\$2,000,000 to \$4,999,999 - 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	54.7		
Revenues - Recettes		43.6	10.4
Expenses – Dépenses		47.2	10.4
\$5,000,000 to \$11,999,999 - 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	51.4	pr (m. 60	0.4
Revenues - Recettes		55.5	9.4 9.4
Expenses – Dépenses		60.0	9.4
\$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) -	00.4		
12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs Revenues – Recettes	66.4	40.2	7.6
Expenses - Dépenses		40.5	7.4
Expenses - Depenses		40.5	, , ¬
Top Carriers - Principaux transporteurs	91.3		
Revenues - Recettes		6.9	0.0
Expenses – Dépenses		6.7	0.0
Total	55.0		
Revenues - Recettes		36.1	2.1
Expenses – Dépenses		37.6	2.1

Table 6.7

For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/ Destination) 1997 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile

Tableau 6.7

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1997 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile

	Response Rate – Taux de réponse					
Region of Domicile	QTR.1	QTR.2	QTR.3	QTR.4		
Région de domicile	TRI.1	TRI.2	· TRI.3	TRI.4		
			%			
Atlantic - Atlantique	95.0	97.3	97.1	92.7		
Québec	94.5	95.0	94.0	92.5		
Ontario	91.6	94.2	91.7	91.9		
Prairies	98.3	98.1	97.2	98.0		
B.C. and Territories - CB. et Territoires	96.1	95.4	98.0	98.2		
Canada	94.7	95.6	94.6	94.2		

Table 6.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private Carriers, 1997 – Quality Measures by Region of Domicile

Tableau 6.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre, 1997 – Mesures de qualité selon la région de domicile

Region of Domicile	Response Rate	Relative Imputation Rate for Expenses ¹			
Région de domicile	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif – dépenses ¹			
		%			
Atlantic - Atlantique	9.5	91.2			
Québec	24.0	72.9			
Ontario	28.6	65.7			
Prairies	24.2	69.5			
British Columbia - Colombie-Britannique	31.3	82.5			
Canada	25.8	71.0			

Total operating expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. – Les dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (champs obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.

Glossary

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Class I (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/ Destination). For-hire long distance carriers which earned gross annual operating revenues of \$12 million or more.

Class II (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). For-hire long distance carriers which earned gross annual operating revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

Commodity. The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to Statistics Canada's Standard Commodity Classification at the three digit level.

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. A shipment whose origin and destination are in Canada.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 1997 and March 31, 1998.

For-hire Carrier. Any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee.

General Freight. Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized transportation equipment.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonnekilometres, vehicle kilometres traveled, commodities transported from point to point.

Industry Structure Statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A shipment transported for a distance greater than 24 km.

Interest Coverage Ratio. The number of times a firm can meet the interest payments of its creditors. The ratio is calculated by dividing the net income before interest and taxes by the amount of interest paid.

Interline Shipment. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

International Motor Carrier. A Canadian-based for-hire or private carrier that operates in the United States, or Mexico.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

LTL – Less than Truckload LTL carriers are characterized by the use of terminals to consolidate shipments, generally from several shippers, into a single truck for haulage between a load assembly terminal and a disassembly terminal, where the load is sorted and shipments are re-routed for delivery.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Linehaul. The movement of freight between cities or terminals. Linehaul does not include pick up and delivery service.

Local Distance. Establishments primarily providing trucking services within a metropolitan area and its hinterland.

Long Distance. Establishments primarily providing trucking services between metropolitan areas.

Long-term Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing long term liabilities by long term liabilities plus *total* owner's equity.

North American Industrial Classification System (NAICS). Classification system developed in 1997 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 484) are establishments primarily engaged in the truck transportation of goods. This industry group is a part of the Major Groups 48-49 (Transportation, Warehousing and Storage industries) which include establishments primarily engaged in transporting passengers and goods, warehousing and storing goods, and providing services to these establishments. The modes of transportation are road (trucking, transit and ground passenger), rail, water, air and pipeline.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying motor carrier freight operations **only**. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

Operating Profit Rate of Return. Calculated by dividing net income before interest and taxes by total assets. Because interest payments are included in net income, this ratio measures profitability independent of how the firm is financed.

Operating Ratio. The proportion of operating revenues absorbed by operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

Owner Operators. Owner Operators own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

Private Carrier. A company whose principal occupation is not trucking, but maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. The percentage of profit earned from each revenue dollar. It is obtained by dividing net income after taxes by total revenues and multiplying by 100.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Relative Imputation Rate. The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (revenues, expenses).

Response Rate. The number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of carriers in-scope for the survey (cases resolved and unresolved).

Return on Assets. A measure of profitability, calculated as a percentage and obtained by dividing net income after taxes by total assets and multiplying by 100.

Return on Owner's Equity. A measure of the financial return to owners of a business. Calculated by dividing net income before extraordinary items by owner's equity.

Return on Long-term Capital Employed. Measures the financial return to the providers of long term capital and is obtained by dividing net income before interest and taxes by the sum of long term liabilities plus owner's equity.

Sampling. A procedure used to select randomly a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Sampling Weight. A raising factor attached to each sampled unit indicating the number of units it represents in the population.

Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Standard Industrial Classification (SIC). Classification system developed in 1980 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles. (see NAICS)

Stratification. A non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata.

Survey Frame. A list of units (trucking firms) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information of the units to be surveyed.

Survey Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.

Target Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the information is required.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Top Carriers. A group of for-hire motor carriers of freight with annual revenues of \$25 million and more per carrier.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truckload (TL) A shipment generally devoted to the goods of a single shipper, taken directly from a point of origin to one or more destination points.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not rated for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

Base de sondage. Liste des unités (entreprises de camionnage) contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités à enquêter.

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression «lettre de voiture».

Catégorie I (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs de longue distance pour compte d'autrui ayant tiré des recettes annuelles brutes d'exploitation de 12 millions \$ ou plus.

Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs de longue distance pour compte d'autrui ayant tiré des recettes annuelles brutes d'exploitation supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$ provenant du transport interurbain intérieur.

Charge partielle. (CP) Les transporteurs de charges partielles se caractérisent par l'utilisation de terminaux routiers pour le groupage des marchandises, provenant généralement de plusieurs expéditeurs, en un seul envoi en vue du transport routier à partir d'un terminal de préparation des chargements jusqu'à un terminal de dégroupage, où les charges sont triées et réacheminées pour être livrées.

Charge complète. (CC) Les charges complètes sont généralement constituées de marchandises d'un seul expéditeur, transportées par camion directement d'un point d'origine à une ou plusieurs destinations.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants possèdent ou louent une ou plusieurs unités motrices et fournissent des services de transport sous contrat aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Classification type des industries (CTI). Système de classification conçu en 1980 qui permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale canadienne en industries. Les industries du camionnage (groupe industriel 456) sont formés d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont

l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés). (voir SCIAN)

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Connaissement. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). Le connaissement comprend en général la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids ou leur quantité et les frais de transport.

Courtiers en camionnage. Firmes qui jouent le rôle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une rémunération pour ses services.

Couverture de l'intérêt. Nombre de fois qu'une entreprise serait en mesure de payer l'intérêt de sa dette auprès de ses créditeurs. Le ratio est obtenu en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par le montant des intérêts payés.

Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation incluent seulement les dépenses engagées suite aux activités de transport routier de marchandises. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), connaissement, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 1997 et le 31 mars 1998.

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Expédition effectuée sur une distance excédant 24 km.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fret général. Marchandises empaquetés (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipement de transport spécialisé.

Livraison (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Une quantité de marchandises transportée par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).

Longues distances. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion d'une région métropolitaine à l'autre.

Marge bénéficiaire. Le pourcentage de bénéfices nets enregistrés par chaque dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les bénéfices nets après impôts par les recettes d'exploitation totales et en multipliant par 100.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route (le mouvement par rail consiste dans le transport des marchandises par conteneurs ou semi-remorques placés sur les wagons).

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Poids d'échantillonnage. Un facteur propre à chaque unité échantillonnée indiquant le nombre d'unités qu'elle représente dans la population.

Population cible. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Produit. Description de la marchandise transportée telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits de Statistique Canada au niveau de détail à trois chiffres.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Principaux transporteurs. Terme qui réfère au groupe de transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles atteignent 25 million \$ ou plus, par transporteur.

Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif à long terme par le total du passif à long terme plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

Ratio du fond de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

Recettes d'exploitation. Les recettes d'exploitation incluent seulement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

Rendement de l'actif. Mesure de rentabilité exprimée en pourcentage et obtenue en divisant le bénéfice net après impôts par le total de l'actif et en multipliant par 100.

Rendement des capitaux à long terme utilisés. Mesure du rendement financier des capitaux à long terme pour les fournisseurs de ces capitaux, obtenue en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

Système de classification industrielle d'Amérique du Nord (SCIAN). Système de classification conçu en 1997 qui permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale canadienne en industries. Les industries de camionnage (groupe industriel 484) sont formées d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises par camion. Ce groupe industriel fait partie des grands groupes 48 et 49 (Industries du transport et entreposage) qui comprennent les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de personnes et de marchandises, des services d'entreposage des marchandises et des services liés au transport et à l'entreposage. Les modes de transport visés sont le transport routier (transport par camion, transport en commun et transport terrestre de voyageurs), le transport ferroviaire, le transport par eau, le transport aérien et le transport par pipeline.

Sondage. Méthode utilisée pour choisir au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Stratification. Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates.

Taux d'imputation relatif. La proportion des valeurs estimatives publiées (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation des données.

Taux de réponse. Le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle aux questions, divisé par le nombre de transporteurs à l'enquête (cas résolus et non résolus) d'unités dans le champ d'enquête.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts (Liaisons inter-transporteurs). Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers une autre destination qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transport local. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion à l'intérieur d'une région métropolitaine et de ses faubourgs.

Transporteurs routiers internationaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre domiciliés au Canada qui opèrent aux États-Unis ou au Mexique.

Transporteurs routiers interprovinciaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui opèrent dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assurent le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Entreprises dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais opèrent leur propre flotte de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises.

Definitions of Financial Ratios

Définitions des ratios financiers

Profitability		Rentabilité				
Operating Profit Margin (%) = Net Operating Income Operating Revenue X		Marge bénéficiaire d'exploitation	n (%) =	Recettes d'explo	itation	X 100
Operating Ratio = Operating Expenses Operating Revenue		Ratio d'exploitation =		ploitation		
Return on Assets (%) = Net Income before Extraordinary Items Total Assets X 10	0		stes ex	nettes avant ktraordinaires de l'actif	X 100	
Leverage		Levier financier				
Return on Equity (%) = Net Income before Extraordinary Items Owner's Equity X 100)	Rendement de l'avoir (%) = -	postes	es nettes avan extraordinaires es propriétaires	X 100	
Return on Capital Employed (%) = Net Income befor Tax and Interest Long Term Capita Employed	— X 100	Rendement des capitaux emplo	oyés (%	%) = avant imp Capitau	es nettes pôt et intérêt x employés g terme	: - X 10
Interest Coverage Ratio = Net Income before Tax and Interest Interest Expenses		Ratio de couverture des intérêts		Recettes ne want impôt et Intérêts vers	intérêt ———	
Solvency		Solvabilité				
Working Capital Ratio = Current Assets Current Liabilities		Ratio du fonds de roulement =		à court terme	_	
Long-Term Debt to Equity Ratio = Long-Term Debt Long Term Capita Employed	al	Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	= —— Cap	te à long terme bitaux employé a long terme		

FOR FURTHER READING

LECTURES SUGGÉRÉES

Selected Publications from Statistics Canada

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

Title	Catalogue no. N° au catalogue	Titre
Surface and Marine Transport – Service Bulletin – Eight issues a year. Bilingual.	50-002-XIB	Transport terrestre et maritime – Bulletin de Service – Huit numéros par année. Bilingue.
Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Monthly.	51-004-XIB	Aviation – Bulletin de service – Bilingue. Mensuel.
Air Carrier Traffic at Canadian Airports – Annual. Bilingual.	51-203-XIB	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – <i>Annuel</i> . Bilingue.
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – <i>Annual.</i> Bilingual.	51-204-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rappor sur le trafic intérieur – Annuel. Bilingue
Air Passenger Origin and Destination: Canada / United States Report – Annual. Bilingual.	51-205-XPB	Origine et destination des passagers aériens, Rappor sur le trafic Canada/États-Unis – Annuel. Bilingue.
Canadian Civil Aviation – Annual. Bilingual.	51-206-XIB	Aviation civile canadienne – Annuel. Bilingue.
Air Charter Statistics – Annual. Bilingual.	51-207-XPB	Statistique des affrètements aériens - Annuel. Bilingue
Railway Carloadings – Monthly. Bilingual.	52-001-XPB	Chargements ferroviaires – Mensuel. Bilingue.
Rail in Canada – Annual. Bilingual.	52-216-XPB	Le transport ferroviaire au Canada – Annuel. Bilingue.
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Annual.</i> Bilingual.	53-215-XPB	Statistique du transport des voyageurs par autobus e du transport urbain – Annuel. Bilingue.
Road Motor Vehicles – Fuel Sales – Annual. Bilingual.	53-218-XIB	Véhicules automobiles, ventes de carburants – <i>Annuel.</i> Bilingue
Road Motor Vehicles – Registrations – Annual. Bilingual.	53-219-XiB	Véhicules automobiles, immatriculations – <i>Annuel.</i> Bilingue.
Trucking in Canada – Annual. Bilingual.	53-222-XPB	Le camionnage au Canada – Annuel. Bilingue.
Shipping in Canada – Annual. Bilingual.	54-205-XPB	Le transport maritime au Canada – Annuel. Bilingue.
International Travel, Advance Information (Touriscope) – <i>Monthly.</i> Bilingual.	66-001-PPB	Voyages internationaux, renseignements provisoires (Touriscope) – <i>Mensuel.</i> Bilingue.
nternational Travel – Annual. Bilingual.	66-201-XPB	Voyages internationaux – Annuel. Bilingue.
Travel Log - Quarterly. Bilingual.	87-003-XPB	Info-voyages – Trimestriel. Bilingue.

To order a publication, you may telephone 1 613 951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1 800 770-1033. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800 770-1033. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

How to get the economic facts and analysis you need on transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/ or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director Transportation Division Statistics Canada Main Building, Suite 1506 Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704 Facsimile: (613) 951-0009 Internet: treptri@statcan.ca

Helen McDonald, Assistant Director Aviation Statistics Centre

Telephone: (613) 951-8779 Facsimile: (613) 951-0010 Internet: mcdohel@statcan.ca

Jim Cain, Chief Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518 Facsimile: (613) 951-0579 Internet: cainjim@statcan.ca

Ruth Martin, Chief Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700 Facsimile: (613) 951-0009 Internet: martrut@statcan.ca

Robert Larocque, Head Dissemination Unit

Telephone: (613) 951-2486 Facsimile: (613) 951-0009 Internet: laroque@statcan.ca

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des indicateurs précis sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur l'origine et la destination des marchandises et des passagers;
- des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise à frais recouvrables;
- bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.

Laissez parler les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information, communiquez avec les personnes suivantes:

Tricia Trépanier, Directrice Division des transports Statistique Canada Immeuble Principal, Suite 1506 Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0009 Internet: treptri@statcan.ca

Helen McDonald, Directrice adjointe Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 951-8779 Télécopieur: (613) 951-0010 Internet: mcdohel@statcan.ca

Jim Cain, Chef Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-0518 Télécopieur: (613) 951-0579 Internet: cainjim@statcan.ca

Ruth Martin, Chef Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700 Télécopieur: (613) 951-0009 Internet: martrut@statcan.ca

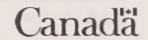
Robert Larocque, Chef Unité de la diffusion

Téléphone: (613) 951-2486 Télécopieur: (613) 951-0009 Internet: <u>laroque@statcan.ca</u>

TO ORDE	R:	M	ETHOD O	PAYMENT:		的运动经验		
MAIL	PHONE 1 800 267-6677 FAX 1 800 8	389-9734 (C	(Check only one)					
Statistics Canad Operations and Circulation Man 120 Parkdale Av Ottawa, Ontario Canada K1A 0T	da Charge to VISA or or (613) 951-158 MasterCard and agement and the U.S., and in the other of the orders only. Plet send confirmation will be treated as the other orders only. The other orders only area, call (613) 951-158 MasterCard and orders only. Plet send confirmation will be treated as the other orders only.	34. VISA, purchase ase do not on. A fax	Please charge my: VISA MasterCard					
	ET order@statcan.ca 1 800 363-7629 Telecommunication De	vice	Card Numb	per				
(Please print)	for the Hearing Impaire		Expiry Date					
Company			Cardholder (please print)					
Department								
Attention	Title		Signature					
Alterition	Title		Dayment on	alacad \$				
Address			Payment enclosed \$					
City	Province		Purchase Order Numb					
	()		(please encid	136)				
Postal Code	Phone Fax							
E-mail addres	SS:		Authorized S					
Catalogue Number	Title	Date of issue or	(All	Price orices exclude sales tax)		Total		
		indicate an "S" for	Canada \$	Outside Canada US\$	Quantity	S		
		subscription		534				
		subscription		034				
		subscription		554				
		subscription		509				
		subscription		509				
		subscription		509				
		subscription						
			Pliante					
	Catalogue prices for clients outside Canada are show	vn in US dollars.	Clients	SUBTOTA				
outside	Canada pay total amount in US funds drawn on a l	vn in US dollars.	Clients		Т			
Subsc	e Canada pay total amount in US funds drawn on a Uription will begin with the next issue to be released.	vn in US dollars. JS bank.		SUBTOTA	T le)			
Subsc	Canada pay total amount in US funds drawn on a l	vn in US dollars. JS bank.		SUBTOTA DISCOUN (if applicab GST (7%	T (le)) here applicable)			
Subsci	e Canada pay total amount in US funds drawn on a Uription will begin with the next issue to be released.	vn in US dollars. JS bank.	77.	SUBTOTA DISCOUN (if applicab GST (7% (Canadian clients only, w	T le)) here applicable) PST here applicable)			
Subsci	canada pay total amount in US funds drawn on a Uription will begin with the next issue to be released. are subject to change. To Confirm current prices ca	vn in US dollars. JS bank.	77.	SUBTOTA DISCOUN (if applicab GST (7% (Canadian clients only, wi Applicable R (Canadian clients only, wi Applicable R	T (le)) here applicable) PST here applicable) HST (lfid.)			

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



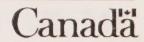


3

POUR CO	MMANDER:	MC	DDALITÉS	DE PAIEMENT :		ngreschada.		
COURRIE	TÉLÉPHONE 1 800 267-6677 TÉLÉC 1 800 8	ochez une seule case)						
Gestion de la cir 120, avenue Pari Ottawa (Ontario)	da Faites débiter votre compte VISA ou (613) 951-15 tégration ou MasterCard. De l'extérieur du MasterCard et b Canada et des États-Unis et dans de commande s Veuillez ne pas (613) 951-7277. Veuillez ne pas de confirmation.	84. VISA, lon seulement. envoyer Le bon	Veuillez débiter mon compte VISA MasterCard					
Canada K1A 0T6	commande origi		N° de carte					
INTERNE	T order@statcan.ca 1 800 363-7629 Appareils de télécommu	nications	Date d'expiration					
(Veuillez écrire en l	majuscules)		Date d'expir	ation				
Compagnie			Détenteur de carte (en majuscules s.v.p.)					
Service Sign				е				
À l'attention d	de Fonction		B.:					
Adresse			N° du bon	clus \$				
Ville	Province	de command (veuillez joind						
Code postal	Téléphone Télécopieur							
Adresse du co	urrier électronique :		Signature de	la personne autorisée				
Numéro au		Édition demandée ou		Prix x n'incluent pas xe de vente)		Total		
catalogue	Titre	inscrire « A » pour les abonnements	Canada S	Extérieur du Canada \$ US	Quantité	\$		
	z noter que les prix au catalogue pour les clients de l			TOTAL				
	s en dollars américains. Les clients de l'extérieur du 0 n dollars US tirés sur une banque américaine.	RÉDUCTION						
L'abonnement commencera avec le prochain numéro diffusé.				(s'il y a lieu) TPS (7 %) (Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)				
	x peuvent être modifiés sans préavis. Pour vérifier le ser le 1 800 267-6677.	TVP en vigueur (Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)						
	ents canadiens paient en dollars canadiens et ajoute n vigueur, soit la TVH.	TVH en vigueur (NÉ., NB., TN.)						
	que ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du eur général du Canada.	TOTAL GÉNÉRAL						
TPS N	l° R121491807	PF097019						
						•		

MERCI DE VOTRE COMMANDE!





What class of business are you in?

NAICS Canada 1997 . . .

an indispensable reference tool for understanding the burgeoning economies of Canada, the United States and Mexico!

onitoring business and economic activity just got simpler! The North American Industry Classification System (NAICS) Canada 1997, replaces the 1980 Standard Industrial Classification (SIC) system. NAICS Canada 1997 identifies many new industries and categories. Now, you can access up-to-date information on the growth and diversification of economic activity in recent decades.

Whatever business you are in, chances are you'll want to get your hands on this ground-breaking too!! NAICS Canada 1997 provides, for the first time, a common framework for the collection of comparable production data for NAFTA's three trade partners ... making it easier than ever to compare financial and economic statistics between Canada, the United States and Mexico!

What's more, you can get the information you need in the format you want: *NAICS Canada 1997* is available both in a durable hardcover book and on CD-ROM. The portable-size manual, with its detailed index, makes a handy desktop reference while the user-friendly CD-ROM allows you to access comprehensive industry information quickly and easily.

NAICS Canada 1997 is indispensable for all suppliers and users of economic data in industry, business, governments, banks, trade associations, academia, research and elsewhere. Use this first-ofits-kind resource to make more informed business and policy decisions and to enhance your professional productivity!

NAICS Canada 1997 . . .

- llows every business to see precisely to which industry it belongs ... essential for assessing business performance
- differentiates between
 - industries where all three countries produce **common** comparable data
 - industries unique to Canada
- recognizes the emergence of the new service economy, including the growing high tech industries as well as health care and social services
- identifies 921 industries in 20 sectors.

In an economy where change is a constant factor, first class information is essential to <u>your</u> success! Order your copy of *NAICS Canada* 1997 today!

NAICS Canada 1997 (Cat. No. 12-501-XPE) costs \$45 (plus GST/HST and applicable PST). The bilingual CD-ROM version of NAICS Canada 1997 (Cat. No. 12-501-XCB) costs \$100 (plus GST/HST and applicable PST). To order, CALL toll-free at 1 800 267-6677, FAX your VISA, MasterCard order to 1 800 889-9734 or MAIL your order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada-Reference Centre listed in this publication. You may also order via e-mail:



À quelle classe votre entreprise appartient-elle?

SCIAN Canada 1997 . . .

un outil de référence indispensable pour comprendre les économies florissantes du Canada, des États-Unis et du Mexique!

l est désormais plus facile de suivre l'activité commerciale et économique! Le Système de classification des industries de l'Amérique

du Nord (SCIAN) Canada 1997 remplace la Classification type des industries (CTI) de 1980. Le SCIAN Canada 1997 compte bon nombre de nouvelles classes et catégories. Vous pouvez maintenant avoir accès à des renseignements à jour sur la croissance et la diversification de l'activité économique au cours des dernières décennies.

Peu importe votre secteur d'activité, vous ne voudrez pas rater l'occasion de mettre la main sur cet outil **novateur!** Le *SCIAN Canada 1997* offre, **pour** la **première fois**, un cadre commun de <u>collecte de données de production comparables pour les trois partenaires de l'ALÉNA. Il est donc plus facile que jamais de comparer les statistiques financières et économiques du Canada, des États-Unis et du Mexique!</u>

De plus, vous pouvez obtenir l'information que vous désirez dans le format de votre choix : le *SCIAN Canada 1997* est offert sous la forme d'un livre cartonné durable et sur CD-ROM. Le manuel de format pratique comprend un index détaillé et constitue un ouvrage de référence maniable, tandis que le CD-ROM convivial vous donne accès facilement et rapidement à des données complètes sur l'activité économique.

Le SCIAN Canada 1997 est un outil indispensable pour tous les fournisseurs et les utilisateurs de données économiques dans le secteur privé, les entreprises, les administrations publiques, les banques, les associations professionnelles, le milieu universitaire, le milieu de la recherche et d'autres secteurs d'activité. Utilisez cet outil innovateur pour prendre des décisions plus éclairées en matière de gestion ou d'orientation et pour accroître votre productivité professionnelle!

SCIAN Canada 1997 . . .

- permet à chaque entreprise de déterminer avec précision la classe à laquelle elle appartient; un mécanisme essentiel pour évaluer son rendement;
- établit une distinction entre
 - les classes d'activité pour lesquelles les trois pays produisent des données **communes** comparables
 - > et les classes propres au Canada;
- reconnaît l'émergence de la nouvelle économie de services, notamment du secteur florissant de la haute technologie de même que du secteur de la santé et des services sociaux;
- définit 921 classes réparties dans 20 secteurs.

Dans une économie en constante mutation, le succès de <u>votre</u> entreprise dépend de l'accès à des données de **premier ordre!** Commandez votre exemplaire du *SCIAN Canada 1997* dès aujourd'hui!

Le prix du SCIAN Canada 1997 (n° 12-501-XPF au cat.) est de 45 \$ (TPS/TVH et TVP, le cas échéant, en sus). La version bilingue du SCIAN Canada 1997 sur CD-ROM (n° 12-501-XCB au cat.) coûte 100 \$ (TPS/TVH et TVP, le cas échéant, en sus). Pour commander, COMPOSEZ sans frais le 1 800 267-6677, envoyez votre bon de commande (VISA ou MasterCard) par TELÉCOPIEUR au 1 800 889-9734 ou par la POSTE à l'adresse suivante: Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) Canada, KIA 076. Vous pouvez également communiquer avec l'un des centres de consultation de Statistique Canada dont la liste figure dans la présente publication ou encore passer votre commande par courrier électronique: order@statcan.ca.

Build on the range and depth of your knowledge and experience

Put the power of Inter-Corpora Ownership 19 to work for you!

hen you're working to stay on top of the volatile business environment, and dealing with increased client expectations and escalating competition, you know success boils down to one thing. Performance. Inter-Corporate Ownership 1998 helps you meet your standards of excellence by providing you with accurate, timely and comprehensive business ownership information, while saving you valuable research time. Use this definitive guide to learn at a glance who owns and controls which companies, where their head offices are located, how they fit into the corporate hierarchy, and much more

Knowledge = Power

Inter-Corporate Ownership 1998 provides you with value-added features you simply cannot get anywhere else, including:

- ▶ 89,000 comprehensive company listings, with approximately 11,000 foreign parent companies
- b tens of thousands more listings than any comparable resource
- meticulously organized data, fully indexed for quick searches and easy cross referencing
- a choice of formats to better meet your particular information needs:
 - * hard-cover book * CD-ROM

An indispensable resource for lawyers, analysts, investors, lobbyists, researchers and corporate executives, Inter-Corporate Ownership 1998 will help you to:

- identify corporate pyramids and explore investment opportunities
- pinpoint marketing opportunities and target the right decision makers
- locate potential customers and learn about competitors
- b trace changes in foreign control and uncover export opportunities

Special package offers on ICO 98 Book & CD-ROM now available!

Save 15%-20%!

er-Corporate Ownership 1998 — Book (Cat. No. 61-517-XPB) is \$350. -Corporate Ownership 1998 on CD-ROM No. 61-517-XCB) costs \$995 for an annual lption or \$350 for a single quarterly issue. I Package Offers: ICO 98 Book & CD-ROM annual subscription costs \$1076; Book & CD-ROM current quarterly issue nook & CD-ROM current quarterly issue 595. ALL PRICES EXCLUDE SALES TAX. For queries on individual company listings, in account executive at one of the region reference centres listed in this publication.

▶ fulfill due diligence requirements

Research business ownership questions more quickly, reliably and easily with Inter-Corporate Ownership 1998. Put its powerful contents to work for you!

To order, CALL toll-free at 1 800 267-6677, FAX your VISA, MasterCard order to 1 800 889-9734 or MAIL your order to Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, KIA 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication. You may also order via E-MAIL: order@statcan.ca

Soyez à la fine pointe de votre savoir-faire et de votre expérience

Tirez profit de Liens de parenté entre socié

our demeurer compétitif dans le monde changeant des affaires, pour faire face à l'augmentation des attentes des clients et à l'escalade de la concurrence, vous savez que le succès se résume en un seul mot. Rendement. Liens de parenté entre sociétés

1998 vous aide à atteindre vos normes d'excellence en vous fournissant des renseignements exacts, actuels et complets sur les sociétés, tout en vous épargnant du temps précieux de recherche. C'est un guide complet pour connaître, d'un coup d'oeil, qui possède et contrôle quelles sociétés, où se trouvent leurs sièges sociaux, comment ces sociétés s'imbriquent dans la hiérarchie globale et bien d'autres renseignements.

Savoir-faire = Pouvoir

Liens de parenté entre sociétés 1998 vous procure des caractéristiques à valeur ajoutée que vous ne pouvez tout simplement pas retrouver ailleurs, y compris :

- ▶ 89 000 inscriptions détaillées, dont celles d'environ 11 000 sociétés-mères étrangères
- des dizaines de milliers d'inscriptions de plus que toute source comparable
- des données rassemblées avec précision, entièrement indexées pour des recherches rapides et des renvois faciles
- un choix de formats pour mieux satisfaire vos besoins particuliers :
 - * CD-ROM * livre relié

Une source indispensable pour les juristes, les analystes, les investisseurs, les lobbyistes, les chercheurs et les chefs d'entreprises. Liens de parenté entre sociétés 1998 vous aidera à :

- les hiérarchies des sociétés et à explorer des possibilités d'investissements
- pointer les possibilités de marketing et à cibler les vrais décideurs
- reconnaître des clients potentiels et à connaître vos concurrents
- ▶ suivre les changements de propriété à l'étranger et à découvrir des débouchés à l'exportation
- répondre à des exigences de «célérité raisonnable»

Liens de parenté entre sociétés 1998 répond plus rapidement, plus

adéquatement et plus facilement aux questions sur les différentes sociétés. Mettez son incrovable contenu à votre service!

Pour commander, TÉLÉPHONEZ sans frais au 1 800 267-6677, TÉLÉCOPIEZ vos commandes par VISA ou MasterCard au 1 800 889-9734 ou POSTEZ votre commande à Statistique Canada, Division de la diffusion. Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) KIA 0T6. Ou communiquez avec votre Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous mentionné dans la présente publication Vous pouvez aussi commander par COURRIEL à : order@statean.ca.

Offres spéciales pour le livre LPS 1998 & le CD-ROM disponibles maintenant!

Epargnez de 15 % à 20 %!

Liens de parenté entre sociétés 1998 — Livre (Nº 61-517-XPB au catalogue) se vend 350 \$.

Liens de parenté entre sociétés 1998 sur CD-ROM (N° 61-517-XCB au catalogue) se vend 995 \$ pour un aboanement annuel ou 350 \$ pour un seul numéro trimestriel. Offres spéciales : LPS 1998 Livre & CD-ROM numéro trimestriel courant pour 595 \$. TOUS ESP PRIX N'INCLIENT PAS LES TAXES DB VENTE. Pour de brèves interrogations sur des entreprises individuelles, communiques avec une des personnes-ressources à un des centres de THE METERS THE MAN AND A PROPERTY OF THE PARTY OF THE PAR